Александр Медведь

Прославленный «Москито»

Деревянный авиашедевр Черчилля

Прославленный «Москито» Деревянный авиашедевр Черчилля

Александр Медведь







Александр Медведь

ПРОСЛАВЛЕННЫЙ «МОСКИТО»

Деревянный авиашедевр Черчилля

Москва
«Яуза»
«Эксмо»
2014

УДК355/359
ББК68
М 42

Оформление серии *П. Волкова*

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *В. Петелина*

Медведь, Александр Николаевич.

М 42 Прославленный «Москито». Деревянный авиашедевр Черчилля / Александр Медведь. — Москва : Яуза : Эксмо, 2014. — 160 с. — (Война и мы. Авиаколлекция).

ISBN 978-5-699-75364-2

Вопреки обещанию Геринга, что «ни одна бомба не упадет на столицу Рейха», британские ВВС нанесли такой удар уже в августе 1940 года. И первыми бомбили Берлин не гигантские «летающие крепости», а легкие двухмоторные самолеты с «несерьезным» именем «Москито» (и совсем уж легкомысленным прозвищем «Мосси»), созданные вопреки основным правилам и предрассудкам.

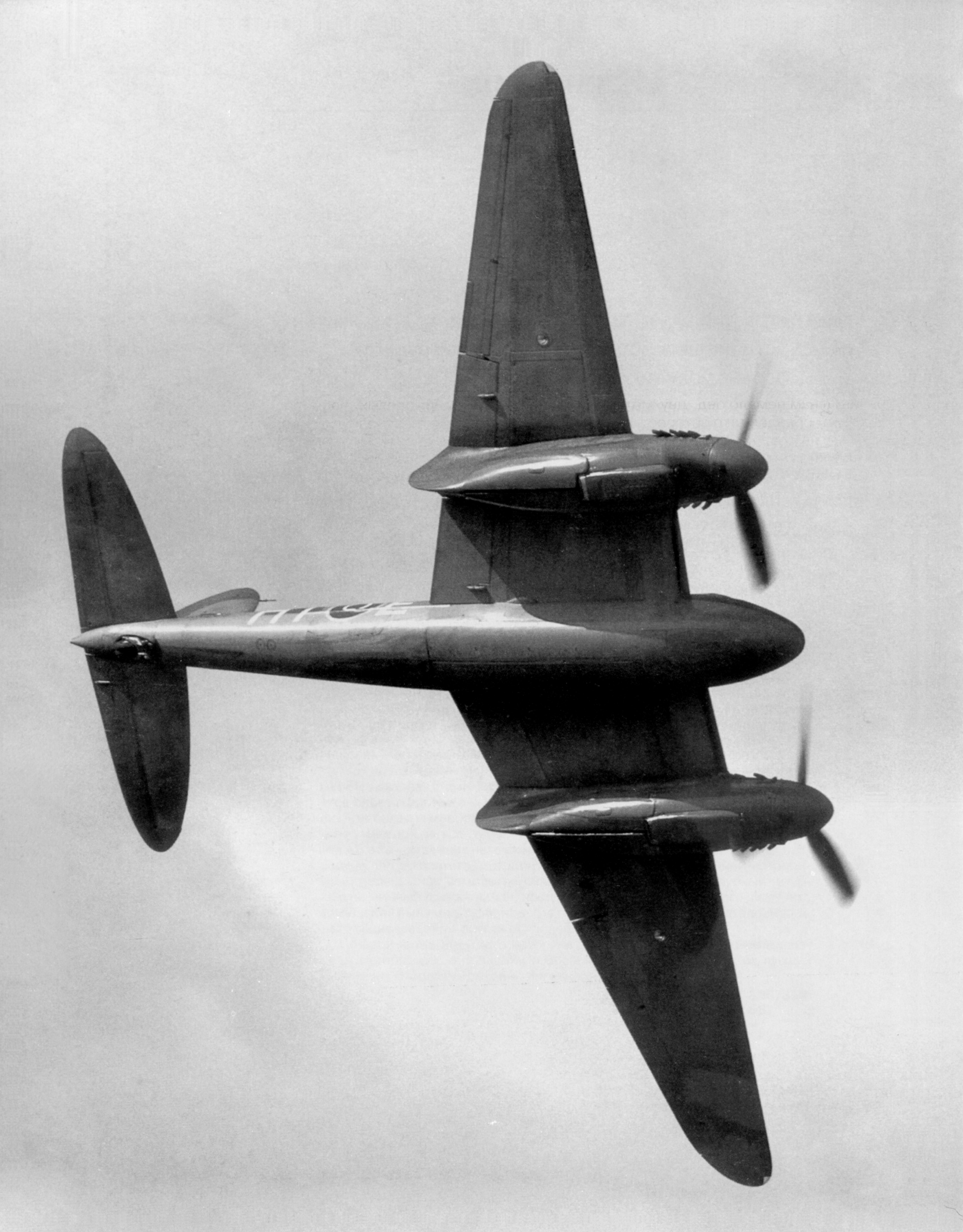
Во-первых, этот авиашедевр был цельнодеревянным (хотя именно ставка на дерево считалась доказательством «отсталости» сталинского авиапрома!), а значит — невидимым для радаров. Во-вторых, полностью лишенный оборонительного вооружения «Москито» уверенно прорывал немецкую ПВО даже без истребительного прикрытия, собственным примером доказав, что лучшей защитой от вражеских перехватчиков является превосходство в скорости и маневренности. В-третьих, не было на фронте более универсального и многофункционального самолета, поистине «мастера на все руки», — De Havilland Mosquito успешно воевал не только в качестве дальнего скоростного бомбардировщика, но и как разведчик, целеуказатель, истребитель-бомбардировщик, ночной истребитель, перехватчик самолетов-снарядов, торпедоносец, палубный штурмовик, минный постановщик, носитель спецоружия. Правду говорят, что «у «Мосси» был лишь один недостаток — их постоянно не хватало. Что ж, настоящие шедевры всегда остродефицитны...»

В новой книге ведущего историка авиации вы найдете исчерпывающую информацию о создании и боевом применении одного из лучших самолетов Второй Мировой — легендарного «Москито».

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-75364-2

Оглавление



...Особо нужно упомянуть о борьбе против «Москито». Этот многоцелевой самолет, созданный в Англии, обладал уникальными летными характеристиками и причинил нам немало бед. Двухмоторный «Москито» обладал такой скоростью, с которой не мог сравниться ни один из наших самолетов-истребителей. Днем он проводил разведку с очень большой высоты, но также мог выполнять бомбовые удары, для чего был оснащен особо точным бомбовым прицелом Oboy. Назойливые ночные налеты «Москито», совершаемые небольшими силами, были успешными. До тех пор, пока нам не удалось поднять в воздух реактивный истребитель Me 262, мы были практически бессильны против них.

В полном соответствии со своим названием они стали просто чумой для нашего высшего командования и населения. Наши истребители могли схватиться с ними только в том случае, если пикировали на них с большой высоты, достигая тем самым большей скорости. Но поскольку «Москито» подлетали на большой высоте, то этот маневр мог быть осуществлен тогда, когда их приближение обнаруживалось заранее, так что можно было вести их от одной радарной установки к другой. Но и здесь дело не обходилось без затруднений и помех: во-первых, наша радарная сеть была не без изъянов, а во-вторых, так как «Москито» делали из дерева, эта маленькая «птичка» вызывала очень слабый сигнал на наших радарных устройствах. Именно с этим самолетом немецкой военной промышленности никак не удавалось справиться. Однако были и совсем другие причины, заставлявшие Геринга буквально сходить с ума, видя нашу неспособность остановить эти налеты. Днем «Москито» летали без особых потерь и направлялись туда, куда им заблагорассудится, а ночью поднимали с постели мирное население. Так что последнее, раздраженное всем этим, начинало ворчать: «Толстяк, дескать, не в силах справиться даже с несколькими глупыми «Москитами».

Адольф Галланд, генерал-инспектор истребительной авиации Люфтваффе в 1941–1945 гг.



Прототип «Москито» с бортовым номером E0234 закатывают в ангар

Первый прототип «Москито», еще полностью окрашенный в желтый цвет, но уже сменивший бортовой номер на W4050. В отдельные дни самолет совершал до пяти испытательных полетов

Глава 1

ПРОТОТИП. ВАРИАНТЫ БОМБАРДИРОВЩИКА И РАЗВЕДЧИКА

Проект

Все три сына английского помещика Чарльза Де Хевилленда (de Havilland) из графства Хантс оказались весьма технически одаренными. Так, старший брат Айвон стал главным конструктором моторостроительной компании «Айрис», однако наибольшую известность получил средний брат Джеффри, создавший и возглавивший самолетостроительную фирму «Де Хевилленд» в 1920 г. А еще раньше, в период Первой мировой войны, конструктор Джеффри Де Хевилленд сконструировал несколько самолетов, производившихся большими сериями и получивших огромную известность. Речь идет прежде всего о наиболее удачных легких бомбардировщиках-разведчиках Airco DH.4 (такие машины строились по лицензии 11 фирмами, всего построено около 3500 самолетов) и DH.9 (построено свыше 5000 самолетов, в том числе около 1800 в Советском Союзе под наименованием Р-1).

В период между двумя мировыми войнами компания «Де Хевилленд» занималась главным образом разработкой и постройкой транспортных, легкомоторных и спортивных самолетов сугубо мирного назначения. Ее наиболее заметным достижением в середине 30-х годов стала изящная двухместная гоночная машина DH.88 «Комета» (Comet), удостоенная престижного приза МакРобертсона за победу в гонке Милденхолл (Англия) — Мельбурн (Австралия). В октябре 1934 г. летчики Скотт и Блэк сумели преодолеть на «Комете» расстояние в 17 700 км всего за 71 летный час. «Комета» не предназначалась для серийного производства, поэтому компания «Де Хевилленд» без опаски опробовала на ней целый ряд новинок: убирающееся шасси, форсированные рядные двигатели воздушного охлаждения Gipsy Six R, двухшаговые винты фирмы Ratier (любопытно, что переход с большого на малый шаг происходил автоматически при достижении скорости полета 150 миль/ч, а вот обратно вернуть лопасти на большой установочный угол можно было только после посадки) и деревянное крыло, выполненное по особой технологии с трехслойной несущей обшивкой. Спроектированное под руководством ведущего конструктора А.Е. Хэгга тонкое, оклеенное тканью крыло с тщательно воспроизведенным профилем RAF 34 стало важнейшей «изюминкой» не только «Кометы», но и ряда более поздних машин «Де Хевилленд». Самолетом заинтересовались зарубежные конструкторы и даже правительства: две из пяти построенных «Комет» впоследствии купили французы, а третью — португальцы, намеревавшиеся организовать с их помощью доставку быстрой почты.

Следующей незаурядной конструкцией компании оказался почтовый четырехмоторный трансатлантический лайнер DH.91 «Альбатрос» (Albatross). Он был рассчитан на перевозку 450 кг газетных матриц на расстояние 4000 км со средней скоростью 336 км/ч, причем даже сильный (до 65 км/ч) встречный ветер на всем маршруте не мог помешать своевременному прибытию в пункт назначения. Специально спроектированные для «Альбатроса» 12-цилиндровые двигатели Gipsy Twelve взлетной мощностью 525 л.с. представляли собой спарки Gipsy Six, объеди-



Гоночный самолет DH.88 «Комета», завоевавший в октябре 1934 г. приз МакРобертсона в гонке Милденхолл — Мельбурн и продемонстрировавший среднюю путевую скорость 249 км/ч

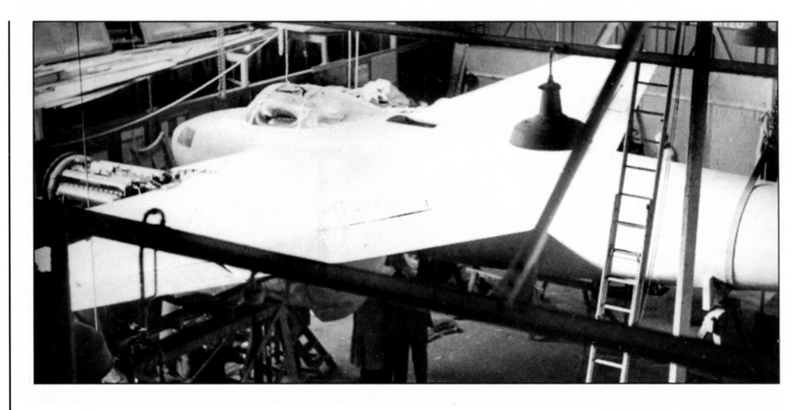
ненные по инвертированной V-образной схеме с общим коленчатым валом. На относительно крупном «Альбатросе» (длина 21 м, размах крыла 31,9 м, максимальная взлетная масса почти 15 т) А.Е. Хэгг опробовал конструкцию цельнодеревянного фюзеляжа с трехслойной обшивкой без стрингеров (монокок). Жесткость и продольную прочность «скорлупе» фюзеляжа придавали толстые планки сверхлегкой и очень эластичной древесины «бальза», пропитанные фенолформальдегидным клеем и уложенные между наружным и внутренним слоями фанеры в пространстве между шпангоутами. Фактически это был один из первых в мире примеров использования композиционных материалов. Основные стойки шасси убирались с помощью электропривода. Все семь построенных машин получили собственные имена, начинавшиеся с буквы «Ф»: «Фарадей», «Франклин» и т.д. Часть «Альбатросов» использовали в качестве пассажирских: в фюзеляже оказалось достаточно места для 22 кресел. В начале 1939 г. компания «Импэриел Эруэйз» организовала регулярные полеты по маршрутам Кройдон — Париж, Кройдон — Брюссель и Кройдон — Цюрих.

Прикидочные расчеты свидетельствовали, что военный вариант «Альбатроса» в состоянии доставить от берегов Туманного Альбиона к столице Германии 2700 кг



Большая редкость для довоенной гражданской авиации Великобритании — четырехмоторный скоростной авиалайнер DH.91 «Альбатрос». Семь построенных машин имели собственные имена, на фото самолет, названный в честь английского мореплавателя сэра Мартина Фробишера

Старинное поместье Салисбери Холл, где бывал У. Черчилль и другие высокопоставленные сановники Великобритании, было избрано для постройки первого прототипа «Москито»

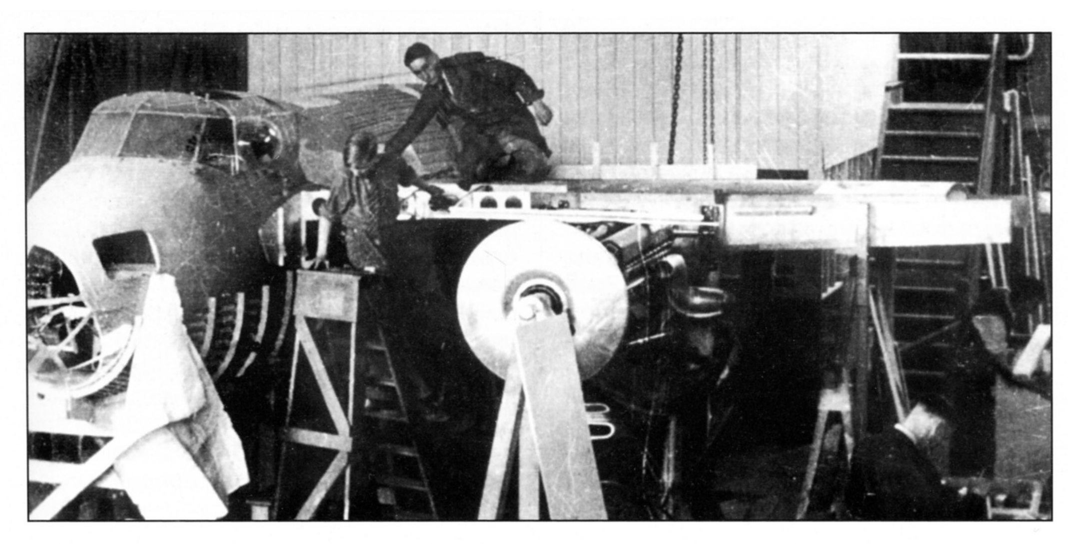


несколько иного «полезного груза», а затем вернуться обратно уже без него. Эти результаты, оглашенные на заседании английского парламента еще в 1936 г., вызвали бурю негодования: *«Позор! Почему Берлин?»* Депутаты сочли ненужным заказ военного варианта машины. Впрочем, в Министерстве авиации тогда думали примерно так же.

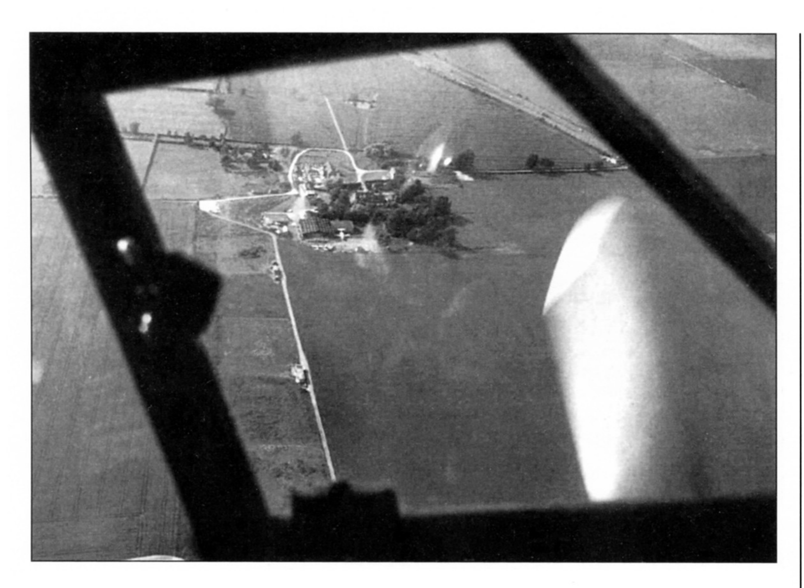
В августе 1936 г. Министерство сформулировало техническое задание за номером P.13/36 на постройку *«двухмоторного среднего бомбардировщика для применения на любом ТВД»*. Концепция новой машины формулировалась следующим образом: *«Самолет должен быть способен летать на большую дальность либо поднимать значительный бомбовый груз за счет уменьшения запаса топлива. Допускается сокращение длины разбега и взлетной дистанции посредством катапультного старта. При выполнении боевого задания время пребывания над территорией противника должно сводиться к минимуму. В связи с этим необходимо добиваться получения наивысшей крейсерской скорости».*

Далее оговаривались требования к вооружению и оборудованию новой машины. Так, она должна была оснащаться носовой и кормовой стрелковой турелью, иметь возможность подвески двух 18-дюймовых торпед или стандартных 113-кг (250-фунтовых) бомб внутри фюзеляжа. Министерство требовало от фирм-изготовителей предусмотреть возможность быстрой переделки самолета в вариант «разведчик». Наконец, в задании формулировались и количественные характеристики: максимальная скорость полета не менее 442 км/ч на высоте 4575 м и дальность — 4827 км с грузом 1816 кг бомб. В заключение высказывалось предпочтение дистанционному управлению для оборонительных стрелковых установок.

Вся совокупность выдвинутых требований на том этапе развития авиационной техники была, в общем, нереализуемой. Маниловские мечты чиновников Министерства авиации были совершенно чужды практикам из фирмы «Де Хевилленд». Однако внешнеполитическая ситуация подсказывала, что Великобритании вскоре понадобится много бомбардировщиков. Компания бралась разработать самолет такого назначения, но его облик она видела совсем другим.



Макет самолета DH.98 «Москито» закончили постройкой в июне 1940 г.



Салисбери Холл из кабины «Москито»

Многолетний опыт работы с конструкциями из дерева свидетельствовал, что этот материал вполне подходит для массовой постройки небольших скоростных машин. Соответствующие деревянные, алюминиевые и стальные силовые элементы одинаковой массы во всех отношениях, за исключением изгибных нагрузок, оказывались равноценными. У деревянного самолета имелись и несомненные плюсы: этот материал недефицитен даже в условиях войны, его обработку могут производить малоквалифицированные рабочие, заметно упрощается методика ремонта. Важнейшим недостатком являлась относительная недолговечность таких машин. Однако специалисты «Де Хевилленд» полагали, что она вполне компенсируется низкой себестоимостью. Более того, на войне «век» самолетов короток, поэтому многие из них просто не успеют «дожить до старости».

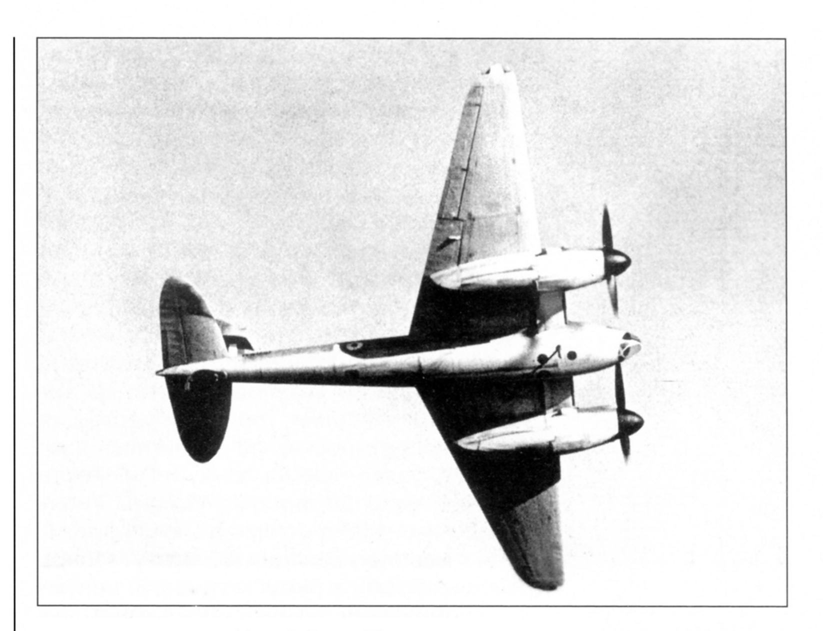
Эти соображения были впервые высказаны в частном письме руководства компании члену Авиационного совета по исследованиям и разработкам маршалу авиации сэру Уилфриду Фримену. В документе подвергалась сомнению возможность создания бомбардировщика с двумя авиационными моторами Роллс-Ройс «Мерлин» (Merlin), удовлетворяющего требованиям задания Р.13/36. Впрочем, и с любыми другими, имевшимися тогда в Великобритании. В ходе возникшей переписки сформировался облик некой компромиссной машины с заметно уменьшенной дальностью полета. Но руководители «Де Хевилленд» не любили компромиссов, поскольку всегда были нацелены на победу.

В период Мюнхенского кризиса, в сентябре 1938 г., всерьез «запахло» большой войной. Вокруг завода «Де Хевилленд» в Хатфилде появились траншеи, мешками с песком обложили подстанцию и все важнейшие сооружения. Сотрудникам фирмы и всем жителям прилегающего района раздали противогазы. Сентябрьские события заставили руководителей «Де Хевилленд» еще настойчивей заняться «пробиванием» нового бомбардировщика. Глава фирмы сэр Джеффри Де Хевилленд неоднократно в личных беседах убеждал чиновников Министерства авиации в преимуществах деревянной конструкции, доказывая, что дюралюминий в воюющей стране неминуемо станет дефицитным, а деревообрабатывающая промышленность, наоборот, окажется незагруженной.

В министерстве эти идеи вновь были восприняты весьма холодно. В то время в Великобритании развертывалось производство четырех двухмоторных цельнометаллических бомбовозов: «Бленхейм» (Blenheim), «Уитли» (Whitley), «Веллингтон» (Wellington) и «Хемпден» (Hampden). Они перекрывали все «весовые категории» и, казалось, вполне соответствовали времени. Готовились к запуску в серию еще более мощные четырехмоторные машины. В принятой стратегии строительства Королевских военно-воздушных сил не было места маленьким деревянным бомбардировщикам. Не иначе как насмешкой выглядело встречное коммерческое предложение чиновников: не возьмет ли «Де Хевилленд» на себя производство крыльев для одной из строящихся серийно машин? Сэр Джеффри и главный инженер компании Уолкер вновь не смогли разбить стену непонимания.

Тем временем фирма продолжала разработку скоростных авиалайнеров. Осенью 1938 г. заканчивалась постройка очередного DH.95 «Фламинго» (Flamingo), на этот раз цельнометаллического. Машина была рассчитана на перевозку 12–17 пассажиров и оснащалась двумя двигателями «Персей» XVI. При взлетной массе 7550 кг дальность полета «Фламинго» превышала 2000 км, а максимальная скорость составляла 390 км/ч. Сэр Джеффри на всякий случай дал указание выполнить прикидочные расчеты по переделке лайнера в бомбардировщик, хотя самолет и

Все тот же первый прототип, но снова перекрашенный: нижние поверхности остались желтыми, а сверху нанесен коричнево-зеленый камуфляж. Мотогондолы короткие, не выступают за заднюю кромку консоли. Опознавательных знаков снизу нет; трубка, торчащая снизу между иллюминаторами, служит для выпуска тросовой антенны



не соответствовал прежней «деревянной» концепции.

С четырьмя бомбами массой по 227 кг (500 фунтов) на внутренней подвеске военный вариант «Фламинго» мог пролететь 2400 км со средней скоростью 350 км/ч. Оборонительное вооружение машины, уступая пожеланиям министерства, сделали традиционным: пара 7,71-мм пулеметов «Браунинг» в носу фюзеляжа, один такой же в нижней подвижной установке и еще два — в кормовой башне. Сэру Джеффри вариант не понравился. Однако он вполне соответствовал требованиям нового технического задания B.18/38. После недолгих колебаний глава фирмы все же отказался от дальнейшего совершенствования проекта, и, как позднее выяснилось, совершенно правильно сделал. Построенный в соответствии с требованиями задания B.18/38, бомбардировщик «Албемарль» (Albemarle), хотя и выпускался серийно, оказался одним из наиболее неудачных английских бомбардировщиков.

Де Хевилленд продолжил «пробивать» идею деревянного бомбардировщика и в 1939 г. *«У обычного бомбардировщика оборонительные стрелковые точки с учетом массы самих стрелков, утяжеления конструкции машины и дополнительного топлива для транспортировки всего этого «съедают» до 15–18 процентов полетной массы самолета»,* — утверждал он. Бортовые пулеметы в той или иной степени защищают его только от истребителей. Они не могут эффективно применяться против зенитной артиллерии. Между тем облегченный за счет изъятия оборонительных стрелковых установок бомбардировщик станет более высотным, скоростным и маневренным, что позволит ему легко уклоняться как от атак истребителей, так и от зенитного огня противника.

Уменьшенный экипаж самолета (пилот и навигатор-бомбардир) будет способствовать сокращению людских потерь: ведь в случае гибели четырехмоторного бомбардировщика английские ВВС лишаются сразу семи человек. Таковы были аргументы сэра Джеффри. Ему отвечали: «А что, если немцы сделают истребитель более быстроходный, чем ваш скоростной бомбардировщик? Тогда они будут пачками сбивать невооруженные машины». Такое вроде бы логичное возражение могла опровергнуть только сама война.

А она уже была на пороге. В воскресенье 3 сентября 1939 г. Великобритания, не получив ответа на ультиматум о прекращении немецкого вторжения в Польшу, объявила Германии войну. В следующую среду Де Хевилленд вновь посетил Министерство авиации. Скептицизм чиновников несколько поубавился, но на целый ряд вопросов приходилось отвечать снова и снова. Действительно ли самолет будет столь быстроходен, чтобы уходить от немецких истребителей? Не будут ли члены экипажа перегружены обязанностями в ходе полета, ведь их всего двое? Навигатор-бомбардир в полете должен держать связь с землей, наблюдать за воздушной обстановкой, а пилот долгие часы без отдыха вести машину — способны ли они на это? Конечно, хорошо, что крейсерская скорость машины очень большая, но сколько времени она будет лететь к Берлину? Как, всего два часа? (К счастью, никто уже не кричал: «Почему Берлин?!»)

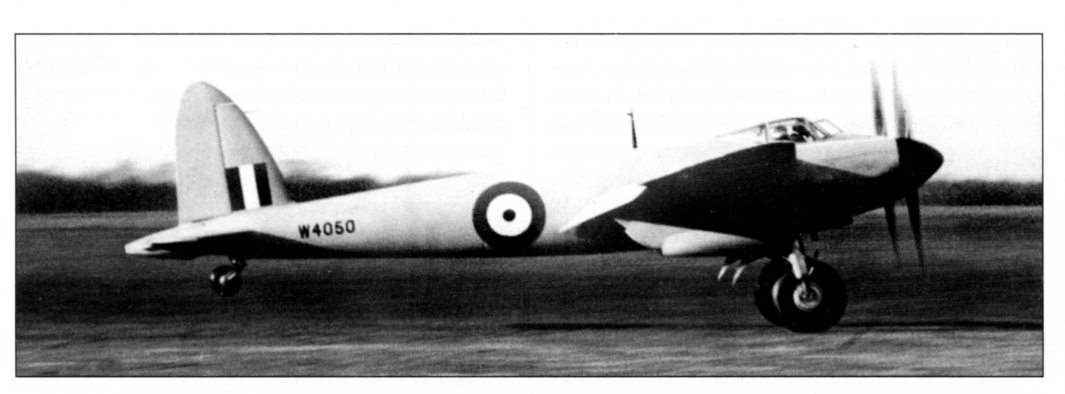
Проявление некоторой заинтересованности в глазах работников министерства окрылило руководителей «Де Хевилленд». В сентябре 1939 г. конструкторы фирмы подготовили три новых проекта небольшого цельнодеревянного невооруженного бомбардировщика: два с мо-

торами «Мерлин» и еще один с новейшими «Гриффонами» (Griffon). По расчетам, максимальная скорость любого из вариантов с грузом 454 кг бомб превосходила 640 км/ч. Напомню, что в этот период ни один из серийных истребителей мира не мог развить и 600 км/ч.

В середине сентября по указанию сэра Джеффри конструкторы прикинули «цену» установки на самолет оборонительной турели с двумя пулеметами «Браунинг». Масса машины с учетом третьего члена экипажа, самой установки, а также дополнительной брони, топлива и масла для их транспортировки, по расчетам, возрастала более чем на тонну, а скорость уменьшалась примерно на 48 км/ч. В ноябре Де Хевилленд и Уолкер вновь обратились к маршалу авиации Фримену, теперь уже с цифрами в руках мотивируя ненужность оборонительных турелей. Главный аэродинамик фирмы Кларксон «клялся на Библии», что без турели машина будет «очень быстроходной» и без труда уйдет от вражеских перехватчиков. *«Турель только испортит самолет»,* — утверждал он. Уилфрид Фримен согласился с мнением конструкторов и дал указание, пока неофициальное, продолжать разработку бомбардировочного и разведывательного вариантов машины.

Идея нового самолета оформилась. И все же полной ясности с третьим членом экипажа не было. 12 декабря 1939 г. «Де Хевилленд» обратилась в Министерство авиации с двумя предполагаемыми вариантами своего скоростного двухмоторного самолета. Бомбардировщик, рассчитанный на транспортировку двух 227-кг или четырех 113-кг бомб в бомбо-

После нанесения бортового номера W4050 вариант окраски первого прототипа не вызывает сомнений — это действительно желтый цвет. Британская «кокарда» необычна — с очень маленьким красным кругом в центре





Первый прототип с бортовым номером EO234 подготовлен к испытательному полету. Непохоже, однако, что он окрашен в ярко-желтый цвет. Вероятно, на этом этапе самолет был сине-голубым (так называемый PRU blue). На заднем плане — самолет-разведчик «Лисандер», названный в честь спартанского военачальника

отсеке, имел экипаж из трех человек (третий — радист, размещавшийся в отдельной кабине позади крыла). Двухместный истребитель-разведчик с четырьмя 20-мм пушками «Испано-Сюиза» в нижней части фюзеляжа и тремя аэрофотоаппаратами F.24 также имел две кабины. Впереди размещался навигатор, а летчика для улучшения обзора планировалось посадить над передней кромкой крыла. Руководство Бомбардировочного командования вновь выразило недоумение по поводу отсутствия на проектируемых самолетах оборонительных стрелковых точек, но Фримен нажал на невидимые пружины, и вот оно — свершилось! В предпоследний день 1939 г. фирма «Де Хевилленд» получила официальный заказ на постройку прототипа.

Противостояние продолжается

Ожидание неизбежных массированных налетов Люфтваффе, уже продемонстрировавших свою мощь в сражениях над Польшей, заставило руководство фирмы «Де Хевилленд» позаботиться о безопасности. С этой целью еще в октябре 1939 г. весь конструкторский коллектив, занимавшийся созданием нового самолета, был переведен в старинное поместье Салисбери Холл, располагавшееся в 5 милях от Хатфилда. Возглавил конструкторскую группу ведущий инженер Р. Бишоп.

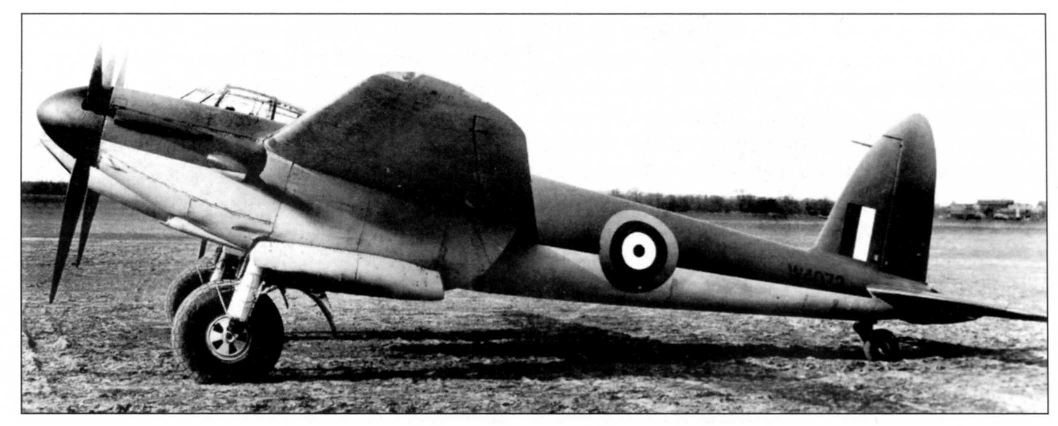
В январе 1940 г. Министерство авиации представило фирме техническое задание B.1/40, которое в основном базировалось на предложениях самой «Де Хевилленд». Новый бомбардировщик планировалось оснастить двумя моторами Роллс-Ройс «Мерлин» RM3SM мощностью 1280 л.с. на высоте 3700 м и 1215 л.с. на высоте 6150 м. Его нормальная взлетная масса должна была составить 7780 кг, а перегрузочная — 8560 кг. Максимальная скорость — 635 км/ч на высоте 7000 м, крейсерская — 526 км/ч на высоте 8000 м, дальность полета — 2400 км, потолок — 9700 м.

При разработке конструкции машины широко использовался опыт создания «Кометы» и «Альбатроса». В частности, у них была заимствована идея толстой трехслойной обшивки крыла и фюзеляжа, позволявшей радикально уменьшить количество шпангоутов и нервюр, а также немногочисленных подкрепляющих стрингеров. Верхний и нижний слои обшивки выполнялись из фанеры, а средний слой — из легкой бальзы с силовыми прокладками из канадской ели. Все склеивалось под давлением формальдегидным клеем, который предотвращал поражение деревянных деталей насекомыми и микроорганизмами. Фанерная обшивка машины легко шпатлевалась и вышкуривалась до покраски, вслед за этим ее оклеивали полотном. Поскольку швы практически отсутствовали, то качество поверхности получалось превосходным, что обеспечивало минимальное аэродинамическое сопротивление.

В марте 1940 г. Министерство авиации заключило с «Де Хевилленд» контракт на



Метаморфозы опознавательных знаков: на фюзеляже вокруг обычной английской «кокарды» нанесен широкий желтый ободок, а крыльевые «кокарды» выполнены двухцветными, без красного круга посредине



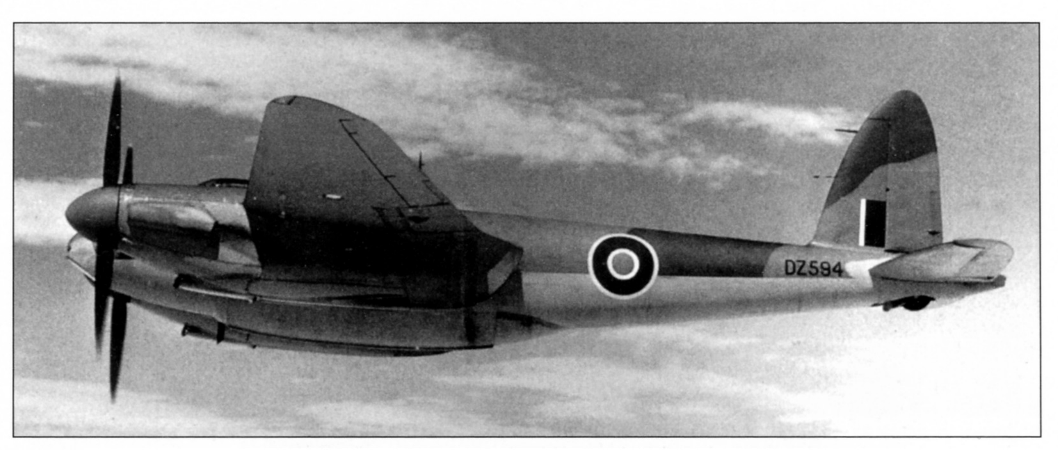
Особенностью ранних опытных «Москито» (на фото — W4072) помимо коротких мотогондол являлись коллекторы выхлопных газов двигателей, хорошо заметные из-за закопченных металлических капотов позади них

постройку 50 бомбардировщиков-разведчиков (включая прототип). Казалось бы, все шло хорошо. Но с началом активных боевых действий в Северной Европе министр авиации лорд Бивербрук потребовал прекращения всех разработок со слишком отдаленными сроками готовности серийных образцов. Фримену пришлось трижды уговаривать Бивербрука не распространять это решение на самолет DH.98 «Москито» (Mosquito) — такое обозначение получила новая машина фирмы «Де Хевилленд». В конце концов ему даже пришлось дать личные гарантии, что к июлю 1941 г. все 50 бомбардировщиков-разведчиков будут переданы Королевским ВВС. И все же дюнкеркская эвакуация и падение Франции заставили Бивербрука стать непреклонным. *«Теперь все усилия Англии должны быть сосредоточены на производстве истребителей Хоукер «Харрикейн» (Hurricane) и Супермарин «Спитфайр» (Spitfire), а также бомбардировщиков «Веллингтон», «Уитли» и «Бленхейм»,* — упрямо твердил он. — *Во вторую очередь средства будут выделяться на доводку тяжелых бомбовозов Шорт «Стирлинг» (Stirling), Авро «Манчестер» (Manchester) и Хендли Пейдж «Галифакс» (Halifax), но не на DH.98».*

Это была катастрофа. Фримен ничего не мог поделать с твердолобым министром. Тогда к личным переговорам подключился сам Де Хевилленд. Сэр Джеффри попытался убедить Бивербрука, что продолжение разработки DH.98 никак не скажется на выпуске других серийных английских самолетов, поскольку его



Второй прототип с бортовым номером W4051 был построен в варианте самолета-фоторазведчика. После завершения испытаний машину передали в 1 PRU — 1-й фоторазведывательный отряд ВВС Великобритании



Дневной бомбардировщик В.Mk.IV серии ii с бомбоотсеком увеличенного объема, позволявшим подвешивать четырехтысячефунтовую бомбу, которую называли «Куки», или четыре тысячефунтовые бомбы

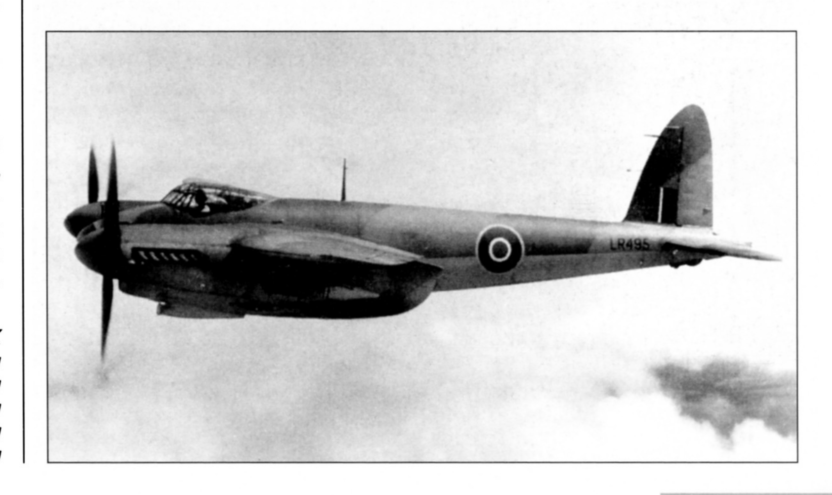
конструкция цельнодеревянная и почти не требует применения металлообрабатывающих станков. С целью упрощения производства конструкторы фирмы отказались даже от обычных масляно-пневматических амортизаторов основных стоек шасси, заменив их набором резиновых листов. Вместо стали использовали, где возможно, ковкий чугун. Единственным серьезным возражением у Бивербрука оставались моторы. И тогда Де Хевилленд в качестве своеобразной компенсации пообещал организовать ремонт самолетов «Харрикейн» и моторов «Мерлин» силами фирмы. Бивербрук сдался. Более того, 18 июля компания сэра Джеффри получила контракт на разработку еще одного, истребительного, варианта своей машины. А полномасштабный макет бомбардировщика-разведчика был готов еще в июне.

Со второй половины 1940 г. у DH.98 появился новый «противник» — постоянные воздушные тревоги. В течение трех месяцев трудопотери из-за налетов немецкой авиации составили почти 85 тысяч человеко-часов, что на треть сократило ресурсы фирмы. За 100 дней в радиусе одной мили от завода в Хатфилде разорвалось 68 фугасных бомб. 3 октября 1940 г. в результате бомбардировки было убито 21 и ранено 70 рабочих фирмы. Одиночный Ju 88A, наносивший удар, получил попадания зенитных снарядов и упал неподалеку. Его бомбы уничтожили до 80 % деревянных заготовок, предназначавшихся для DH.98.

Несчастье несколько затормозило сборку прототипа будущего «Москито». Однако в конце октября ярко-желтый самолет с бортовым номером EO234 был собран. Окраска самолета исключала любые недоразумения с зенитчиками. Две буквы в номере свидетельствовали о том, что данный аэроплан пока является частной собственностью фирмы.

Вариант «бомбардировщик»

3 ноября 1940 г. основные агрегаты самолета были доставлены автотранспортом из Салисбери Холла на завод в Хатфилде. Здесь машину снова собрали и стали готовить к первому полету. 24 ноября шеф-пилот фирмы Дж. Де Хевилленд-младший



Бомбардировщики серии В.Mk.IX с моторами «Мерлин» 72 обладали прекрасными скоростными данными на высотах 6–8 км, практически исключавшими их перехват немецкими истребителями с поршневыми моторами

выполнил ряд пробежек и подлетов, а на следующий день поднял самолет в первый 30-минутный полет. На правом сиденье находился Уолкер. Как обычно, в первом полете шасси не убирали. Опытная машина была оборудована предкрылками Хендли Пейдж, которые на первый полет из предосторожности законтрили в убранном положении. Впоследствии выяснилось, что «Москито» не имел тенденции к сваливанию на крыло, поэтому от предкрылков вообще отказались.

Испытания прототипа «Москито» производились зимой в неблагоприятных погодных условиях. Несмотря на это, полеты выполнялись почти ежедневно. С Дж. Де Хевиллендом-младшим летали Уолкер, Бишоп и даже сам глава фирмы. В ходе одного из полетов 6 декабря проверялась уборка хвостового колеса. С летевшего рядом «Харрикейна» Бишоп обнаружил интенсивные завихрения за мотогондолами, что могло привести к флаттеру на некоторых режимах полета. В качестве первоочередной меры борьбы с турбулентностью на внутренней поверхности в задней нижней части мотогондол смонтировали своеобразные «щелевые закрылки». Установленные в свое время на самолете «Фламинго», они уже доказали свою эффективность. Однако в данном случае таким способом управиться с завихрениями не удалось. В очередном полете 11 декабря на правой мотогондоле произошло вспучивание обшивки, двигатель пришлось выключить. «Москито» вернулся на аэродром на одном моторе и совершил нормальную посадку.

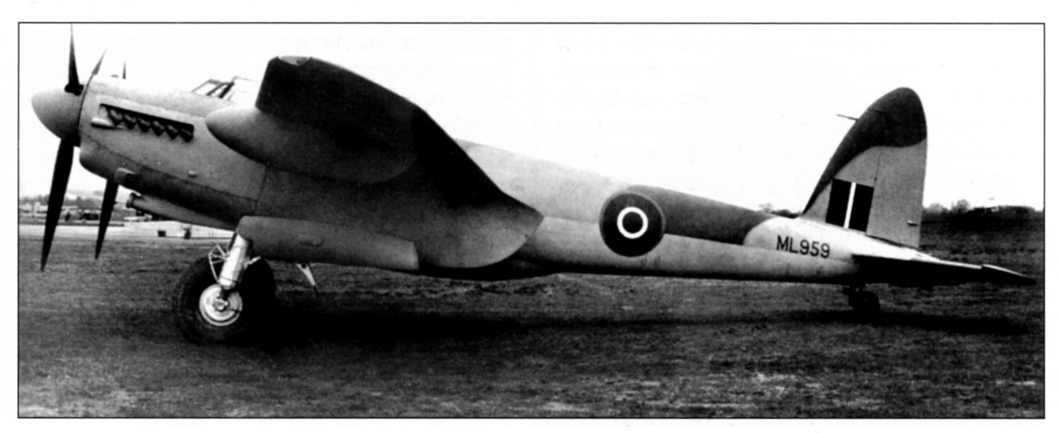
29 декабря отремонтированная машина в числе других новых самолетов была продемонстрирована лорду Бивербруку и некоторым другим членам английского правительства. Хорошее впечатление на министров произвели истребитель Хоукер «Торнадо» (Tornado), бомбардировщики «Стирлинг» и «Галифакс». Но «Москито» блеснул особо. На следующий день после показа компания «Де Хевилленд» получила второй официальный заказ на постройку 150 самолетов этого типа. Более того, сэру Джеффри порекомендовали «расширить производственные площади в ожидании еще более крупных контрактов». Спустя две недели Министерство авиации указало, что третий опытный самолет следует построить в варианте разведчика. «Профессию» остальных машин первой серии также изменили. Теперь министерство хотело получить 19 разведчиков, 28 истребителей (плюс три опытных самолета) и ни одного бомбардировщика. Предполагалось, что «Москито» в бомбардировочном варианте составят часть второй 150-самолетной серии.

На начальном этапе испытаний выяснилось, что граница высотности винтомоторной группы первого опытного «Москито» из-за неудачного выбора формы воздухозаборника нагнетателя оказалась на 900 м ниже расчетной и составила всего 5700 м. Горячие выхлопные патрубки перегревались сами и недопустимо разогревали дюралевые панели капотов. Пришлось ввести дополнительные воздухозаборники для их обдува. По-прежнему безуспешно продолжалась борьба с турбулентностью, порожденной мотогондолами. Попытки управиться с нею путем ламинаризации пограничного слоя с помощью щелей все большей длины не привели к успеху. Только в середине февраля на самолете смонтировали немного удлиненные обтекатели мотогондол, а позднее их хвостовую часть еще нарастили. Таким способом турбулентность укротили, но зато пришлось разделить каждый из закрылков на две секции. В результате их площадь уменьшилась, а масса приводов несколько выросла.

19 февраля 1941 г. самолет передали на государственные испытания в летноисследовательский центр Боскомб Даун. Перед этим верхнюю обшивку «Москито»



Серийный бомбардировщик B.Mk.IV серии ii. Удлиненные мотогондолы слегка выходят за заднюю кромку крыла, выхлопные патрубки индивидуальные, прикрыты общим кожухом для улучшения обдувки



В отличие от предшественников бомбардировщики B.Mk.XVI имели герметизированную кабину и подкрыльевые подвесные баки, а также бомбоотсек увеличенного объема

покрыли слоем зелено-коричневого камуфляжа, а нижние поверхности остались желтыми. На фюзеляж и крылья нанесли новый номер — W4050, что свидетельствовало о передаче машины ВВС. Поначалу небольшой двухмоторный самолет не вызвал особого интереса у сотрудников и руководителей центра. Машину неспешно взвесили и лишь спустя пару дней приступили к полетам. Однако такое отношение пропало, как только выяснилось, что этот «игрушечный» самолетик летает на добрых 30 км/ч быстрее «Спитфайра». Испытатели Боскомб Дауна не поверили своим глазам и даже повторили полеты на снятие высотно-скоростной характеристики. Но «Москито» действительно оказался самым быстроходным самолетом Королевских ВВС, опередив все серийные истребители. В летно-испытательный центр потянулись визитеры из Министерства авиации, пожелавшие взглянуть на диковинку. Среди них были и те, кто прежде без всякого энтузиазма воспринял идею невооруженного цельнодеревянного бомбардировщика, а теперь с удивлением разглядывал машину. И... «сглазили»!

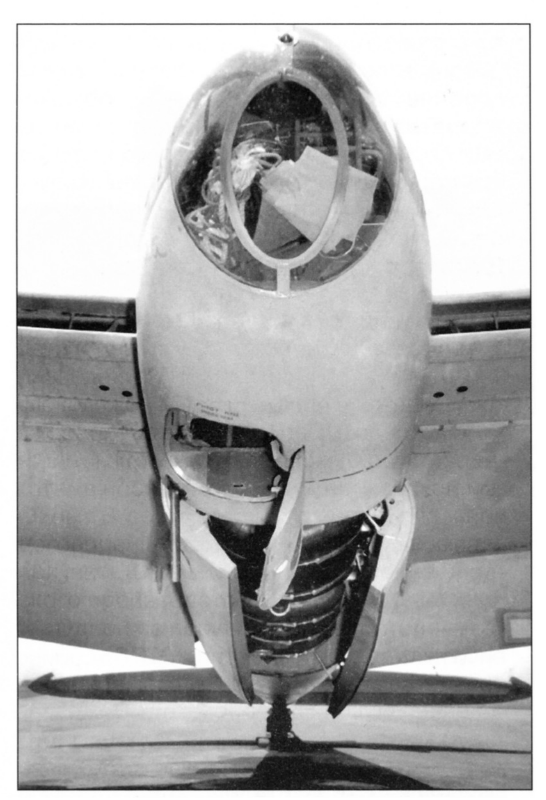
При рулежке по размытому дождем аэродрому хвостовое колесо «Москито» попало в яму и сложилось. В результате удара пострадал фюзеляж, получивший солидную трещину. Сэр Джеффри вместе с Уолтером поспешили встретиться с директором центра с тем, чтобы по возможности локализовать последствия аварии, которые могли негативно сказаться на судьбе «Москито». К их облегчению, директор В.С. Фаррен был настроен чрезвычайно доброжелательно. *«Уверен, вы быстро все исправите,* — заявил он. — *Что меня действительно интересует, так это поразительная скорость этой машины».* Руководители «Де Хевилленд» постарались не обмануть его ожиданий.

Уже 7 марта в Боскомб Даун был доставлен фюзеляж второго опытного самолета. В течение недели небольшая группа заводских специалистов заменила фюзеляж, и 15 марта W4050 перелетел в Хатфилд, где был тщательно проверен в заводских условиях. Вскоре первый «Москито» вернулся в испытательный центр, но ненадолго: произошел отказ стартера на одном из моторов. Так, с приключениями проходил первый этап государственных испытаний DH.98, завершившийся экспресс-отчетом. В нем, в частности, говорилось: *«Самолет приятен в пилотировании. Управление элеронами легкое и эффективное. Взлет и посадка просты. Самолет устойчиво парашютирует при скорости 170 км/ч по прибору с убранными закрылками и при 144 км/ч с выпущенными. Максимальная скорость по прибору доводилась до 515 км/ч».*

Наибольшую скороподъемность (14,4 м/с) получили на высоте 3400 м. В ходе испытаний в Боскомб Дауне максимальная истинная скорость полета 624 км/ч была зафиксирована на высоте 6600 м при полетной массе машины 7612 кг. Потолок W4050 оказался равным 10 200 м.

В отчете по испытаниям единственным недостатком «Москито» был назван небольшой бафтинг хвостового оперения. Стоит ли говорить, что в Хатфилде этот документ был воспринят как триумф после почти полуторагодичных усилий.

Открытые входной люк и створки бомбоотсека бомбардировщика «Москито». Для увеличения перегоночной дальности в бомбоотсеке смонтированы несбрасываемые подвесные баки



14 апреля 1941 г. W4050 совершил свой сотый полет. Спустя неделю он в числе восемнадцати основных английских военных самолетов был впервые показан иностранцам — американскому послу Винанту и ведущим авиационным специалистам ВВС США. Пилотировал «Москито» Дж. Де Хевилленд-младший.

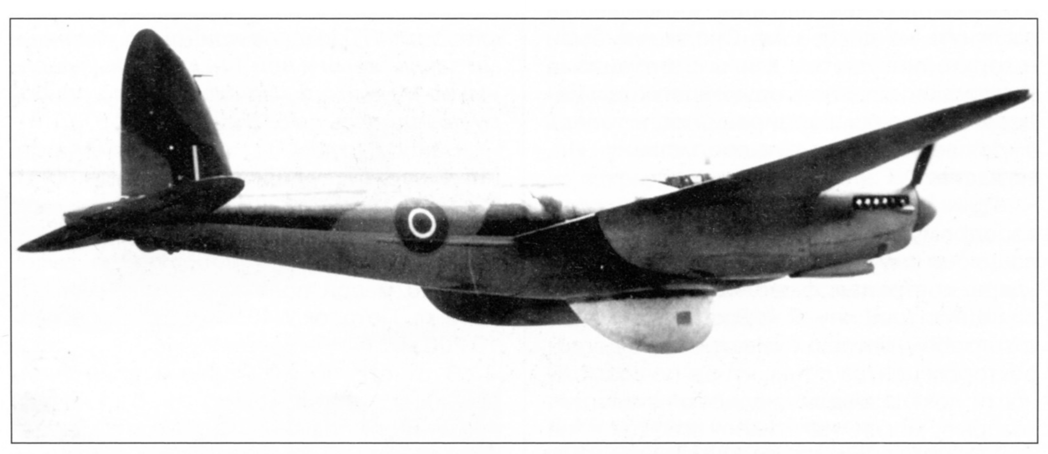
Популярность новейшего скоростного бомбардировщика росла на глазах. В мае Министерство авиации запросило данные фирмы о достигнутой максимальной скорости полета в период заводских испытаний. *«Мы получили 631 км/ч на высоте 6600 м,* — ответил в своем письме глава фирмы, — *эта скорость немного больше расчетной...»*

В июне 1941 г. на W4050 установили макет оборонительной четырехпулеметной турели, на которой в ближайшие месяцы было сконцентрировано основное внимание. Поведение самолета проверялось при стволах пулеметов, развернутых вперед, вбок либо назад. Производились полеты с закрытыми и открытыми створками бомбоотсека, с одним зафлюгированным винтом и т.п. Самолет с турелью на всех этих режимах вел себя удовлетворительно, но его максимальная скорость, как и ожидалось, уменьшилась на 20...30 км/ч (в зависимости от высоты и угла разворота башни).

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ ПОЛЕТА САМОЛЕТА W4050 С ТУРЕЛЬНОЙ УСТАНОВКОЙ

Высота полета, м	Максимальная скорость, км/ч, при положении стволов		
	назад	вбок	вперед
3600	547	524	532
4200	566	537	542

Между тем Министерство авиации вновь пересмотрело структуру заказа первой серии, и фирме пришлось переделать часть предполагавшихся разведчиков в бомбардировщики. В соответствии со сложившейся в Великобритании практикой самолеты всех назначений



Некоторые B.Mk.XVI подверглись переоборудованию в самолеты-целеуказатели. Такие машины несли в бомбоотсеках блоки радиолокатора H2S, а под «брюхом» в обтекателе — его весьма габаритную антенну

назывались Де Хевилленд «Москито», а «специальность» и модификация машины определялись следовавшей далее комбинацией букв и римских цифр. Так, фоторазведчик обозначался «Москито» PR.I (PR — photo-reconnaissance), а истребитель F.II (F — означало fighter, ночной вариант NF.II — night fighter). Третьей модификацией был учебно-тренировочный вариант T.III (T — естественно, от trainer), а четвертой — вариант бомбардировщика B.IV (B — bomber). Учитывая взаимосвязь между номером модификации и назначением машины, в ряде случаев писали просто «Mosquito» Mk.IV, т.е. самолет четвертой модификации, а в сугубо официальных документах — DH.98 «Mosquito» B.Mk.IV. Римские цифры «продержались» до числа XX, а начиная с 21-й модификации их заменили арабскими. Это правило касалось, между прочим, и других английских самолетов и моторов. Уже после окончания войны, в 1948 г., все римские цифры в обозначениях заменили арабскими.

Прототипом для варианта «бомбардировщик» оказался самолет с номером W4057. Он же являлся единственным представителем модификации B.V, которая серийно не выпускалась. Часть испытаний проводилась на головной серийной машине варианта B.IV с номером W4064. Всего в первой партии бомбардировщиков насчитывалось девять машин. Чтобы отличить эти самолеты, переоборудованные из разведчиков, их стали называть B.IV серии i. Характерными внешними признаками таких «Москито», помимо номеров, являлись короткие мотогондолы (как у прототипа до переделок) и своеобразные выхлопные коллекторы. Более поздние серийные машины, бомбардировщики «от рождения», обозначали B.IV серии ii. В ноябре 1941 г. два первых бомбардировщика «Москито» B.IV серии i (заводские номера W4066 и W4067) поступили на вооружение 105-й эскадрильи Бомбардировочного командования, где были восприняты с огромным энтузиазмом. В истории эскадрильи отмечено, что ее командир винг коммандер П. Симмонс после совместного полета на «Москито» с Дж. Де Хевиллендом оказался настолько возбужден, *«...что даже во время мессы продолжал обсуждать достоинства нового бомбардировщика»*.

Переданный 27 сентября 1941 г. в Боскомб Даун самолет W4057 вскоре вернулся в Хатфилд, где специалисты фирмы по авиавооружению приступили к изучению возможности увеличения бомбовой нагрузки. Первоначально исследовались два варианта: подвеска внутрь фюзеляжа двух 227-кг или двух 454-кг бомб. Напомним, что в самом первом техническом задании речь шла о четырех 113-кг бомбах, в соответствии с размерами которых конструировался бомбоотсек. Проблемы, возникавшие из-за больших габаритов крупных бомб, можно было устранить двумя способами: либо увеличить размеры бомбоотсека (что на уже готовом самолете затруднительно), либо уменьшить длину самих бомб. На W4057 провели цикл экспериментов по сбрасыванию 227-«килограммовок» с укороченными стабилизаторами. W4064 загружался бомбами с



После завершения войны бомбардировщик B.Mk.35 был установлен в Салисбери Холле в качестве памятника

телескопическими стабилизаторами, раскрывавшимися в воздухе. Такое решение предложил сотрудник фирмы Уилкинс, поскольку высказывалось опасение, что «укороченные» бомбы могут оказаться неустойчивыми на траектории. Однако скоро выяснилось, что эти ухищрения не нужны: короткохвостые 227-«килограммовки» летели к земле вполне нормально.

Способы дальнейшего улучшения боевых возможностей бомбардировщика «Москито» отрабатывались на серийном самолете B.IV серии ii (заводской номер DK290). Именно на нем впервые производились полеты с четырьмя 227-кг бомбами, что вдвое превысило запланированную первоначально бомбовую нагрузку. Опасаясь ухудшения устойчивости тяжелогруженой машины в полете, конструкторы снабдили ее необычным для «Москито» V-образным стабилизатором. Испытания показали, что устойчивость от этого не увеличилась, а самолет со стандартным оперением и почти тонной бомб в фюзеляже ведет себя вполне нормально.

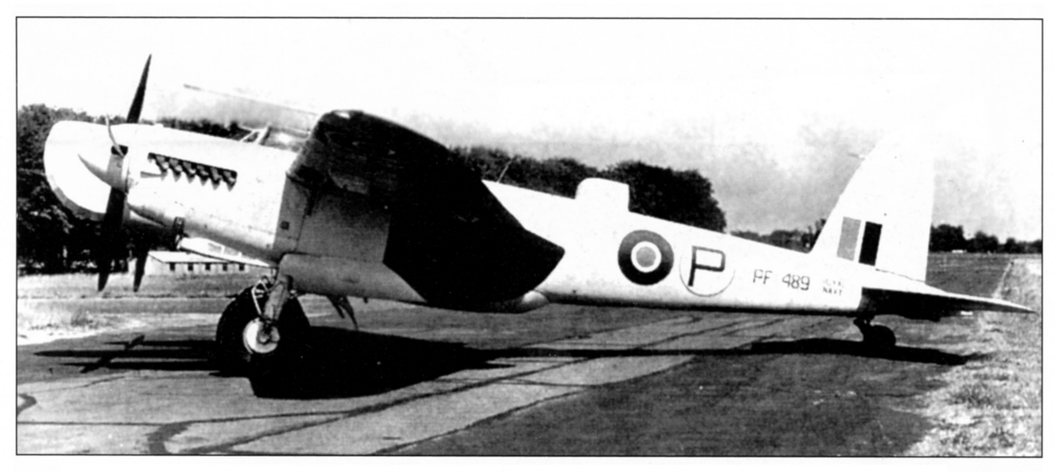
В январе 1942 г. Министерство авиации дало указание привлечь к производству «Москито» другой, так называемый «теневой», завод компании «Де Хевилленд» в Ливсдене. Первые ливсденские «Москито» сошли со сборочной линии в мае 1942 г. Из числа 450 заказанных 359 машин реально были закончены в варианте истребителей F.II, NF.XII, NF.XIII и NF.XVII, а остальные 91 — как учебно-тренировочные T.III. Заказ на истребители-бомбардировщики FB.VI передали фирме «Стандарт Моторс» (Standard Motors), которая приступила к выпуску 500 «Москито» в 1943 г.

СТРУКТУРА ЗАКАЗОВ САМОЛЕТОВ «МОСКИТО» НА 28 ЯНВАРЯ 1942 Г.

Модификация	Количество заказанных самолетов заводу	
	в Хатфилде	в Ливсдене
Прототипы	3	–
PR.I	10	–
F.II	110	96
T.III	–	20
B.IV	60	–
B.V и PR.V	420	–
FB.VI	325	334
Итого	928	450

В дальнейшем завод в Ливсдене занимался изготовлением преимущественно истребительных вариантов и учебных машин T.III, мало от них отличавшихся. После окончания войны в Европе предприятие разрабатывало авианосный вариант «мосси».

3 июля 1942 г. компания «Де Хевилленд» заключила с Министерством авиации контракт на постройку экспериментального «Москито», оснащенного двумя высотными моторами «Мерлин» 61 и герметичной кабиной. Для этого W4050 вернули на завод в Хатфилд, где были выполнены соответствующие переделки. В частности, на самолете смонтировали четырехлопастные винты. Мощность «Мерлина» 61 у земли была практически той же, что и у мотора 21-й модели, зато на высоте 7170 м благодаря применению двухступенчатого двухскоростного компрессора она сохранялась на уровне 1390 л.с. Теоретически это позволяло получить очень высокую скорость. Одна-



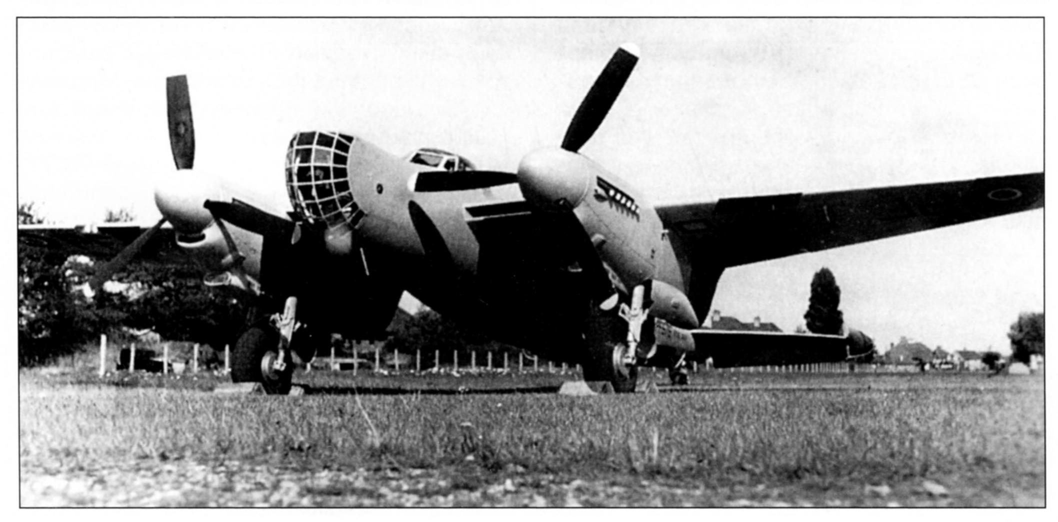
Учебный самолет-буксировщик воздушных мишеней TT.Mk.39

ко уже в первых полетах обнаружилась сильная вибрация силовой установки на высотах более 4500 м. Аналогичные явления наблюдались и на «Спитфайрах» с «Мерлинами» 61. Машина потребовала длительной доводки.

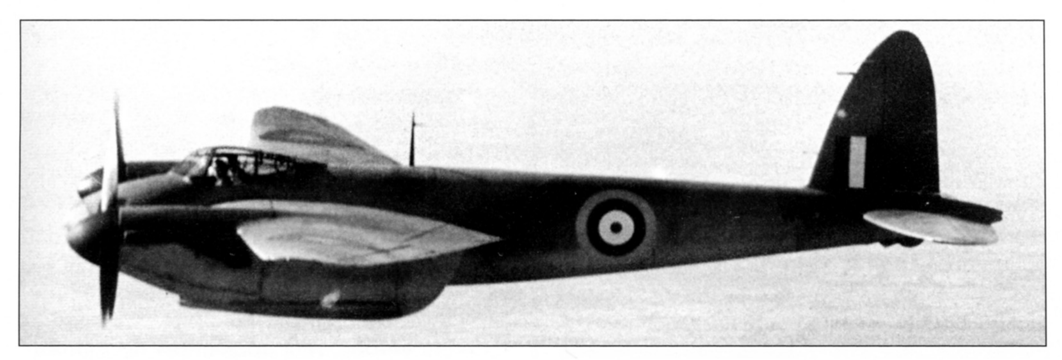
В связи с этим для отработки гермокабины взяли серийный самолет с бортовым номером MP469. В августе — сентябре 1942 г. на нем был выполнен цикл полетов на большой высоте. В одном из таких полетов едва не погиб шеф-пилот «Де Хевилленд», который потерял сознание на высоте 9000 м из-за отказа кислородного прибора. К счастью, не растерялся навигатор-бомбардир Б. Кросс, который взял управление на себя и произвел резкое снижение до высоты, где Дж. Де Хевилленд пришел в себя (к несчастью, в следующем году Джеффри-младший все же погиб в авиационной катастрофе на «Москито» в результате столкновения с другой машиной). Впоследствии отработанная на MP469 гермокабина была использована для создания высотного истребителя NF.XV и разведчиков (бомбардировщиков) модификации Mk.XVI.

Осенью 1942 г. на самолете W4072 впервые смонтировали двухслойные стекла козырька кабины, между которыми прогонялся подогретый воздух от радиатора. Это мероприятие полностью исключило обледенение или запотевание лобового стекла. Впоследствии такое стекло устанавливалось на всех «Москито»-бомбардировщиках и разведчиках. Параллельно произвели сравнение эффективности трех типов выхлопных патрубков: ранних коллекторов, установленных на опытных машинах, так называемых «саксофонных» выхлопов, и индивидуальных патрубков, заключенных в пламегасящий кожух. В смысле использования реактивного эффекта выхлопных газов наилучшими оказались «саксофоны», но большая часть «Москито» B.IV серии ii строилась с кожухами, так как они лучше обеспечивали скрытность в ночных условиях.

А на W4050 тем временем продолжалась отработка мотоустановки с двухступенчатыми приводными центробежными нагнетателями. Понадобилось смонтировать на самолете дополнительные радиаторы (так называемые «промежуточные охладители» — интеркулеры), в которых воздух, сжатый первой ступенью нагнетателя, охлаждался бы до необходимой температуры. Но на «Москито», казалось, не было для них места. Вначале решили увеличить размах крыла до 19,5 м и в появившихся объемах охлаждать воздух подобно тому, как это было сделано на истребителях Локхид P-38 «Лайтнинг» (Lightning) ранних модификаций. Однако выяснилось, что по условиям прочности лонжероны не могут быть удлинены более чем до 18 м, а этого оказалось недостаточно (все же такое крыло поставили на W4050 осенью 1942 г.). Вскоре под «подбородками» мотогондол появились воздухозаборники промежуточных охладителей, которые стали общей чертой всех «Москито» с моторами, оборудованными двухступенчатыми нагнетателями.



Носовая часть фюзеляжа буксировщика мишеней подверглась солидным переделкам для улучшения условий обзора штурмана



Одно из многих обличий первого прототипа «Москито» — самолет-разведчик PR.Mk.I. Впоследствии на нем испытывались новые варианты мотоустановок, оборудования и вооружения

23 июля 1942 г. в одном из полетов W4050 с моторами «Мерлин» 61 развил максимальную скорость 695 км/ч на высоте 5100 м. В октябре 1942 г. этот же самолет с еще более совершенными моторами «Мерлин» 77 сумел достичь наивысшего абсолютного скоростного показателя «Москито» — 703 км/ч на высоте 8800 м. Обычные серийные машины летали, разумеется, немного медленнее, и все же головной серийный бомбардировщик B.IX на заводских испытаниях, проведенных в марте — апреле 1943 г., продемонстрировал скорость 680 км/ч на высоте 7900 м. Его силовая установка состояла из двух двигателей «Мерлин» 72 мощностью по 1650 л.с. Быстрее «девятки» в то время не летал ни один серийный истребитель в мире!

К тому же «Москито» B.IX был способен нести бомбовый груз вдвое большей массы — 1816 кг, то есть четыре 454-кг бомбы на внутренней подвеске. 19 апреля 1943 г. самолет в числе новинок Королевских ВВС продемонстрировали премьер-министру У. Черчиллю. Однако с этим вариантом бомбардировщика не все шло гладко. Выхлопные газы правого двигателя, увлекаемые завихренным воздушным потоком, попадали в воздухозаборник радиаторов. Это вело к недопустимому росту температуры охлаждающей жидкости. Изрядно намучившись с этой проблемой, руководитель группы силовой установки Ф. Халфорд однажды пошутил: *«В следующий раз мы сначала спроектируем выхлопные патрубки, а уже потом весь остальной самолет».*

В апреле 1943 г. в Фарнборо один из первых серийных самолетов B.IX был испытан с максимальной взлетной массой 10 440 кг. Нагрузка машины складывалась из четырех бомб калибра 227 кг в бомбоотсеке, двух таких же бомб на подкрыльевых пилонах, 2450 л топлива и 100 кг «пустынного» аварийного запаса. Более скоростной и к тому же способный нести больше бомб, этот вариант «Москито» стал заметным достижением «Де Хевилленд», но строился он в относительно небольших количествах. Так, если самолетов модификации B.IV выпустили 299 единиц (из них 9 серии i), то B.IX — всего 54. Правда, еще 90 подобных машин произвели в варианте разведчика PR.IX. В числе первых в апреле 1943 г. бомбардировщики B.IX получила на вооружение 109-я эскадрилья Бомбардировочного командования.

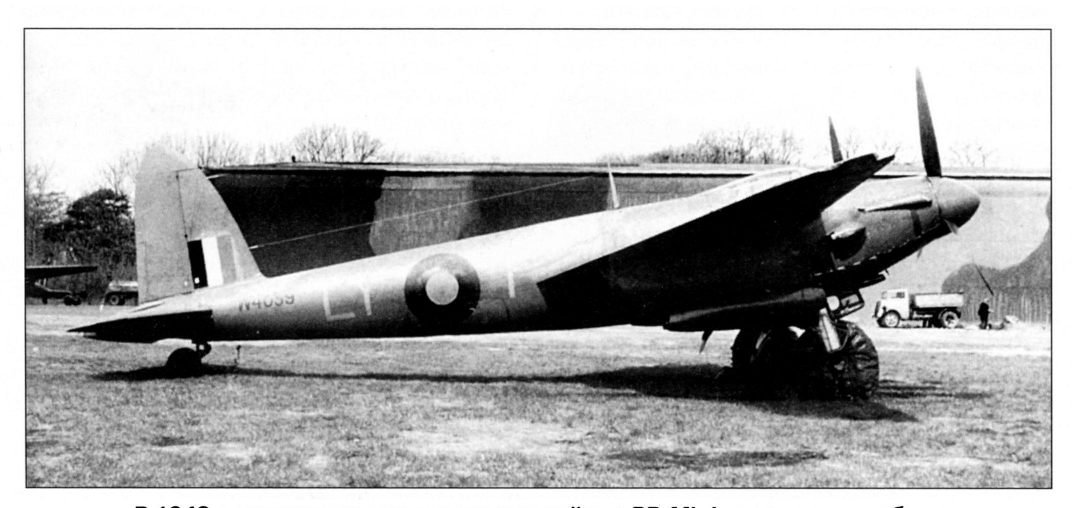
Следующим этапом развития «Москито»-бомбардировщика в годы войны стала разработка модификации B.XVI. Параллельно создавался и разведывательный самолет PR.XVI. Эти машины отличались от предшественников немного измененной силовой установкой и герметичными кабинами. Первые 80 серийных самолетов B.XVI оснащались моторами «Мерлин» 72/73 (левого и правого вращения для компенсации гироскопического момента), а остальные — «Мерлинами» 76/77. Кроме того, начиная с 13-й серийной машины бомбардировщики B.XVI имели увеличенный выступающий из обводов фюзеляжа бомбоотсек, предназначенный для подвески одной 1816-кг бомбы. В 1944 г. такие же бомбоотсеки были оборудованы в ходе модернизации на некоторых «Москито» B.IX и даже на нескольких B.IV (последние получили обозначение B.IV special). Бомбардировщики B.XVI первым из строевых частей получило на вооружение отдельное 1409-е звено в ноябре 1943 г. Всего построили 402 самолета «Москито» B.XVI. К их серийному выпуску

(а позднее разведчиков PR.34 и буксировщиков мишеней TT.39, переделанных из бомбардировщиков B.XVI) с мая 1944 г. привлекли фирму «Персиваль Эркрафт» (Percival Aircraft).

«Москито» нередко привлекались для обеспечения операций других типов самолетов, в частности, тяжелых ночных четырехмоторных бомбардировщиков. Они ставили помехи радиолокаторам противника, разбрасывая металлические ленты «виндоуз», выводили большие группы самолетов на цели, маркируя их цветными ориентирно-сигнальными бомбами, либо лидировали колонны, выступая в роли так называемых «следопытов». Для этого часть «Москито»-бомбардировщиков оборудовалась станциями Oboe, G-H или H2S. Система Oboe включала две наземных радиостанции, разнесенные не менее чем на 100 миль, и бортовое оборудование самолета. Наземные станции размещались на территории Великобритании. Первая станция называлась «кошкой». Она обеспечивала движение самолета по дуге постоянного радиуса, точно измеряя расстояние до него с помощью радиолокатора и формируя управляющие команды «влево-вправо», которые в виде последовательности импульсов передавались на борт самолета. Вторая станция именовалась «мышкой»: ее аппаратура определяла момент выхода самолета в точку сброса бомб и передавала на борт другой кодированный сигнал.

Устройство G-H по нынешней терминологии может считаться прообразом разностно-дальномерной навигационной системы. По излученным синхронно импульсам от трех разных радиостанций, координаты которых были заранее известны, устройство определяло текущие координаты самолета. Бортовая радиолокационная станция H2S давала удовлетворительное (по тогдашним меркам) изображение местности под самолетом. В условиях сплошной облачности или ночью радиолокатор позволял обнаруживать крупные цели типа населенного пункта, характерного изгиба реки, многопролетного моста и т.п. Некоторые «Москито», принадлежавшие 8-й группе Бомбардировочного командования, несли самые разнообразные радиолокаторы как английского, так и американского производства.

Последним вариантом «Москито»-бомбардировщика, выпускавшимся серийно, стал B.35. Он впервые поднялся в воздух 12 марта 1945 г. Эта модификация отличалась от предшественников новыми более совершенными моторами «Мерлин» 113/114 мощностью по 1710 л.с. Максимальная скорость B.35 на высоте 9000 м достигала 679 км/ч. К концу мая компания «Де Хевилленд» сумела выпустить 57 самолетов, но принять участие в войне они не успели. Всего было построено 274 бомбардировщика этой модификации. Часть из них впоследствии переоборудовали в буксировщики мишеней TT.35 (не менее 75 единиц) и разведчики PR.35 (не менее 9 машин). Один из самолетов, построенных фирмой «Эрспид» (Airspeed) в 1947 г., «конвертировали» в прототип буксировщика мишеней TT.38.



В 1943 г. уцелевшие первые малосерийные PR.Mk.I передали в учебные подразделения. Эта машина продолжала службу в 8 OTU

Вариант «разведчик»

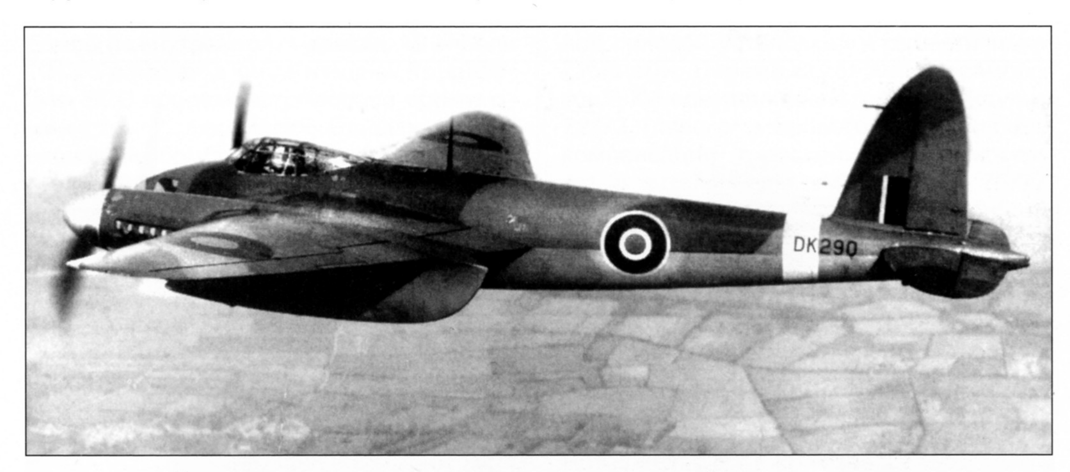
11 января 1941 г. Министерство авиации пересмотрело свой заказ на самолеты DH.98. Оно потребовало от фирмы «Де Хевилленд» построить опытную и 19 серийных машин варианта «разведчик» в составе первой партии из 50 экземпляров «Москито». С этого момента самолет с заводским номером W4051 стал рассматриваться в качестве прототипа фоторазведчика для Королевских ВВС.

После повреждения машины W4050 на испытаниях в Боскомб Дауне фирма была вынуждена «изъять» фюзеляж W4051 и использовать его для ускоренного ремонта прототипа «Москито». Это, несомненно, слегка затормозило работу по созданию разведчика, зато «пятьдесят первый» получил новый усиленный фюзеляж от одной из серийных машин, что позволило ему впоследствии летать на боевые задания.

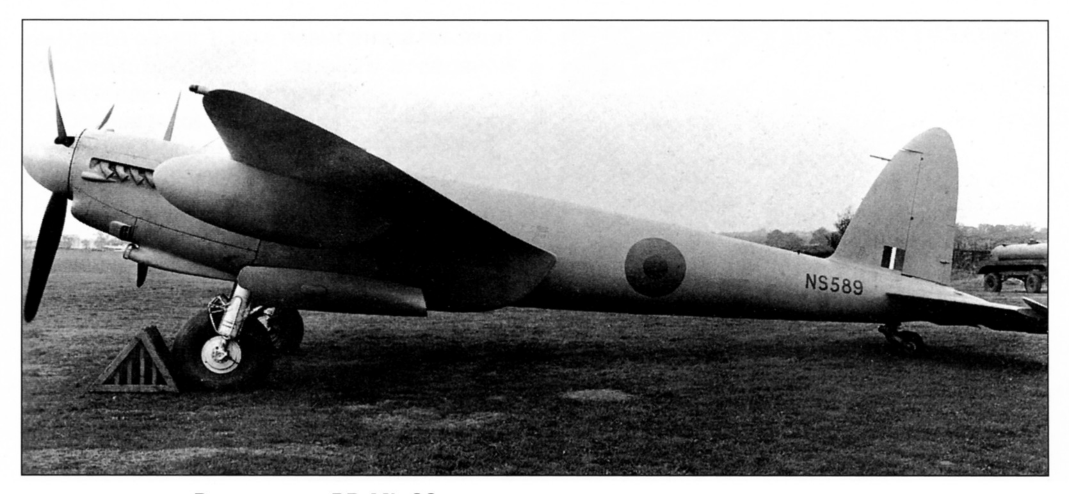
Из-за непредвиденной задержки прототип и первые серийные разведчики были готовы практически одновременно и мало чем отличались друг от друга. Самолет W4051 закончили производством 24 мая 1941 г. и в этот же день подали на окончательную окраску серийный разведчик W4054. На следующей неделе машины тщательно взвесили, а 10 июня W4051 впервые поднялся в воздух.

Помимо наличия фотоаппаратов, разведчики отличались от W4050 удлиненным на 508 мм крылом, а также изменениями в гидросистеме. Кроме того, все наружные поверхности этих машин окрашивались в небесно-голубой цвет, так называемый «PRU blue». Первые двадцать разведчиков, получивших официальное обозначение «Москито» PR.I, имели короткие мотогондолы, не выступавшие за заднюю кромку крыла.

Потребность в скоростных разведчиках к этому времени стала настолько острой, что командир 1 PRU (Photographic Reconnaissance Unit — отряд фоторазведчиков) винг коммандер Дж. Туттл лично посетил испытательный аэродром «Де Хевилленд» и 12 июня опробовал в воздухе W4051. Здесь придется отвлечься и определиться с терминами. В английских Королевских ВВС существовала особая система воинских званий, включавшая такие, как «командир группы» (груп кэптэн — Group Captain), «командир крыла» (винг коммандер — Wing Commander), «командир эскадрильи» (сквадрон лидер — Squadron Leader), «флайт-лейтенант» (Flight Lieutenant), «пилот» (пайлот оффисер — Pilot Officer) и т.п. Заметим, что этим воинским званиям далеко не всегда соответствовала должность; аналог — советские довоенные звания «комбриг», «комкор» и др. После полета Туттл настоял на скорейшей передаче новых разведчиков в его подразделение. Уже 25 июня W4051 поступил на государственные испытания в Боскомб Даун. 28 июня хвостовая опора машины сложилась на пробеге, в результате чего хвостовой кок получил повреждение. В Боскомб Даун немедленно перебросили самолет W4054, а прототип быстро отремонтировали. Головной



Внезапно ощутив нужду в дневных скоростных фоторазведчиках, англичане переделали несколько бомбардировщиков B.Mk.IV. Эта машина (DK290) несет два фотоаппарата в бывшем бомбоотсеке. Она сохранила камуфляжную окраску сверху, но имеет на фюзеляже перед килем кольцо цвета PRU blue



Разведчики PR.Mk.32 получили крыло увеличенного размаха и бензосистему повышенной емкости, позволившую заметно увеличить радиус действия машины

серийный самолет впоследствии использовали для проверки поведения машины при отказе одного из двигателей.

За лето 1941 г. удалось выполнить весь комплекс испытаний разведчика, включая и отладку фотоустановки. Как правило, последняя включала два-три плановых аппарата (F.24, F.52 или K-17) и один перспективный типа F.24. Состав фотоустановки варьировался в зависимости от характера задания. Наиболее широко распространенным был вариант с одной фотокамерой K-17 (фокусное расстояние 152 мм) в бомбоотсеке, одной сдвоенной камерой F.52 (фокусное расстояние 504 или 915 мм) позади задней кромки крыла и «356-миллиметровым» перспективным аппаратом F.24, ориентированным влево вниз. Сдвоенные аппараты F.24 и F.52 имели по паре объективов, установленных с небольшим углом раствора, что позволяло расширить полосу захвата снимков, а также получить стереоскопическое изображение 60 % отснятой местности. Качество снимков, полученных с высоты 7200 м с использованием «915-миллиметровых» фотокамер F.52, оказалось настолько хорошим, что специалисты сумели установить даже кодовые буквы на плоскостях корабельных самолетов германского крейсера «Принц Ойген», сфотографированного «Москито».

Первое время фундаменты для установки фотоаппаратов изготовляли из стали, но позднее перешли на деревянные, поскольку оказалось, что они ослабляют вибрации от работающих моторов. Нормальная взлетная масса «Москито» PR.I составляла 8790 кг. С двумя моторами «Мерлин» 21 самолет на второй расчетной высоте развил максимальную скорость 618 км/ч (для сравнения приведем максимальные скорости других вариантов: у истребителя F.II с теми же моторами при меньшей полетной массе — 609 км/ч, а у «турельного» варианта истребителя — всего 582 км/ч). Летом 1941 г. эта машина по скорости во всем диапазоне высот превосходила новейший германский истребитель Bf 109F-2, не говоря уже о любой модификации «Эмиля» (Bf 109E). Английские ВВС получили великолепный разведчик, на долгие годы ставший «зубной болью» для ПВО рейха. К середине сентября в составе 1 PRU имелось уже пять разведывательных «Москито».

Четыре самолета в первой партии разведчиков были построены в варианте «дальних» с увеличенным объемом бензиновых баков. Общее количество топлива у этих машин достигло 3170 л. Дополнительные баки не имели протекторов, поэтому горючее из них вырабатывалось в первую очередь. Два таких разведчика передали в 1 PRU. Вторую пару доработали по «тропическому» варианту, после чего самолеты отправили в Египет через Мальту.

В июле 1941 г. Министерство авиации вновь, в который уже раз, пересмотрело заказ на «Москито» и потребовало достроить десять разведчиков в варианте бомбардировщиков (самолеты B.V и B.IV серии i, о которых уже рассказывалось выше). Таким образом, из первой 50-самолетной партии лишь десять машин (считая

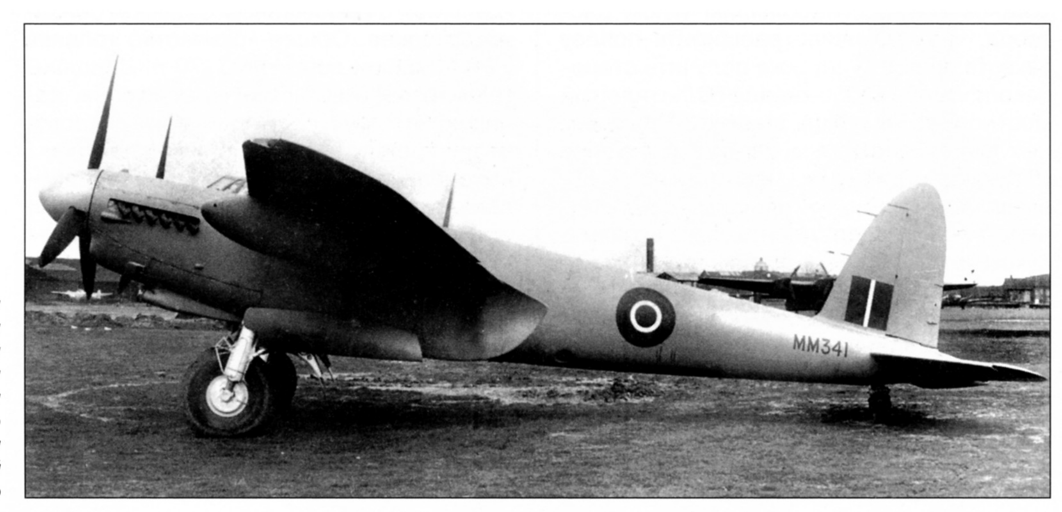
Самолет-разведчик PR.Mk.IX с двигателями «Мерлин» 72 в однотонной сине-голубой окраске



и W4051) стали настоящими разведчиками. Однако на первом этапе внедрения «Москито» в войска потребность в разведчиках оказалась настолько большой, что винг коммандер Туттл убедил руководителей ВВС передать ему два истребителя и два бомбардировщика из первой партии. Последние уже в строевой части переоборудовали в фоторазведчики. Интересно, что с бывших истребителей радиолокаторы снимать не стали.

Боевое крещение «Москито»-разведчика состоялось 17 сентября 1941 г. В этот день самолет W4055 под управлением командира эскадрильи Р. Клерка вылетел с задачей сфотографировать район франко-испанской границы, где английские агенты обнаружили подозрительные перемещения якобы немецких войск. Задание не было выполнено, поскольку в районе цели отказал самолетный генератор, к тому же барахлил и указатель скорости. После посадки причина неисправности указателя быстро выяснилась: в приемник воздушного давления попала... пчела. Зато Клерк и его навигатор сержант Соувербутс с большим удовольствием рассказывали товарищам о трех безуспешных попытках перехвата их машины «Мессершмиттами». *«Они преследовали нас с тем же успехом, с каким полуживые дворняги могут гоняться за породистой гончей»,* — утверждал Соувербутс.

Тремя днями позднее боевой вылет «Москито»-разведчика, пилотируемого флайт-лейтенантом А. Тейлором, оказался более успешным. Этот незаурядный летчик стал первым офицером в английских ВВС, получившим три «летных креста за заслуги». Спустя немногим более двух месяцев самолет Тейлора, к тому времени уже командира эскадрильи, был подбит зенитками над Норвегией. Пилот направил загоревшуюся машину в открытое море, чтобы немцы не получили в свое распоряжение даже обломков «Москито».



Как и бомбардировщики модификации Mk.XVI, разведчики этого типа имели герметизированную кабину и обладали повышенной высотностью

Ни у него самого, ни у навигатора не осталось никаких шансов выжить в ледяной воде Северной Атлантики...

Острая нехватка самолетов в 1 PRU потребовала переоборудования и части бомбардировщиков B.IV серии ii в разведчики. Первая такая «конвертированная» машина (заводской номер DK284) поднялась в воздух в апреле 1942 г. Переделка еще 26 машин в вариант PR.IV выполнялась в декабре 1942 г. — марте 1943 г. Впоследствии самолеты передавались главным образом в 540-ю эскадрилью. Немного раньше, в октябре 1942 г., взлетел первый из пятерки «Москито» PR.VIII (заводской номер DK324), также переоборудованный из B.IV, но оснащенный высотными моторами «Мерлин» 61 с двухступенчатыми нагнетателями. В связи с недоведенностью этих моторов, а также с принятым решением устанавливать их в первую очередь на «Спитфайрах» серия «восьмерок» оказалась очень короткой. Ежемесячно английские ВВС получали всего по одному такому самолету, последний из которых был сдан в марте 1943 г.

Следующий вариант разведчика PR.IX создали на базе бомбардировщика B.IX, оснащенного моторами «Мерлин» 72/73 (либо 76/77). Если у бомбардировочной модификации объем топливных баков, включая подвесные, составлял 3180 л, то у разведчика его удалось увеличить до 4380 л. В последнем случае под крылом самолета, взлетная масса которого достигла 11 420 кг, подвешивались два 454-литровых бензобака. Этот вариант стал чемпионом-тяжеловесом среди «Москито», но и дальность полета машины была доведена почти до 4000 км при крейсерской скорости 400 км/ч! Фирма «Де Хевилленд» немедленно получила заказ на 375 разведчиков.

В апреле 1943 г. завод в Хатфилде выпустил первые четыре PR.IX, в следующем месяце — шесть, а в августе и октябре Королевские ВВС получили по 25 самолетов этого типа. Уже в мае эти машины поступили на вооружение 540-й эскадрильи. К этому времени американцы разработали и передали британскому союзнику авиабомбу для ночной аэрофотосъемки M46, втрое более мощную по сравнению с английским аналогом. Осветительная бомба без проблем разместилась в фюзеляжном бомбоотсеке «Москито», что позволило производить аэрофотосъемку ночью с больших высот. К ноябрю 1943 г. в строевые части передали 90 высотных разведчиков PR.IX, после чего их выпуск прекратили.



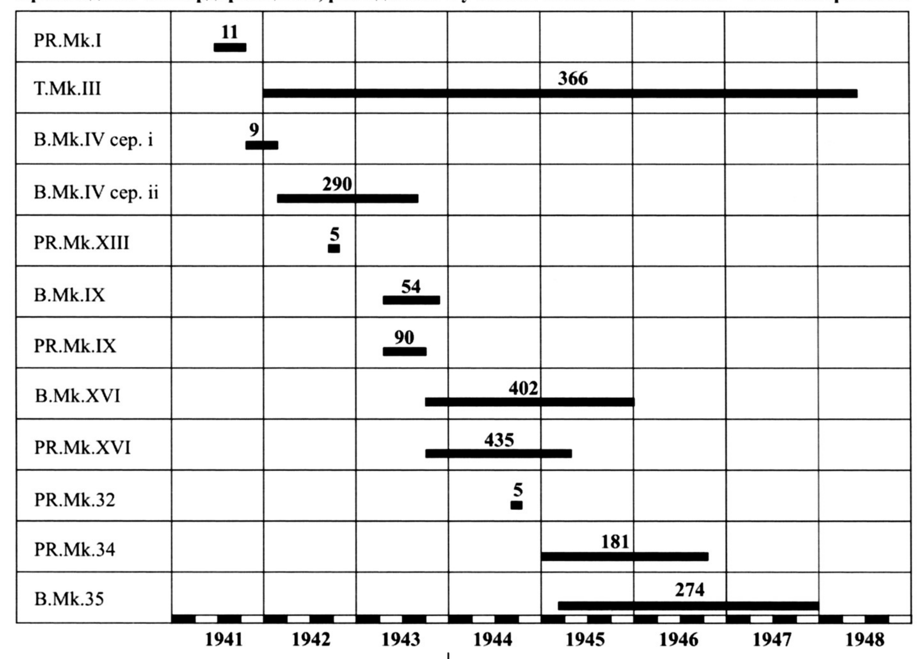
Результат аэросъемки железнодорожной станции во Франции с малой высоты

В этом же месяце началось серийное производство наиболее массового варианта «Москито»-разведчика. Им стал PR.XVI, созданный на основе бомбардировщика B.XVI. Силовая установка осталась без изменений, как на B.IX, зато кабину экипажа выполнили герметичной, что значительно улучшило условия работы экипажа на больших высотах. При разработке Mk.XVI фирма широко использовала опыт создания высотного истребителя NF.XV и, в частности, первого «герметичного» «Москито» — самолета MP469, который впервые поднялся в воздух еще в августе 1942 г.

Прототип разведчика PR.XVI (заводской номер DZ540) совершил свой первый полет в июле 1943 г. В одном из вылетов машина поднялась на высоту более 12 000 м. В отличие от бомбардировщиков B.XVI, разведчики не оборудовались увеличенным грузовым отсеком: для установки трех фотокамер и дополнительных бензобаков вполне хватало объема фюзеляжа и крыла. Боковые стекла кабины бомбардировщиков имели выступающие блистеры для улучшения обзора. На разведчиках еще один блистер появился над креслом навигатора. Нормальная полетная масса машины составляла 9950 кг, максимальная с двумя 454-литровыми подвесными баками — 10 860 кг.

На вооружение 140-й эскадрильи «шестнадцатые» поступили в декабре 1943 г. Подразделения, оснащенные раз-

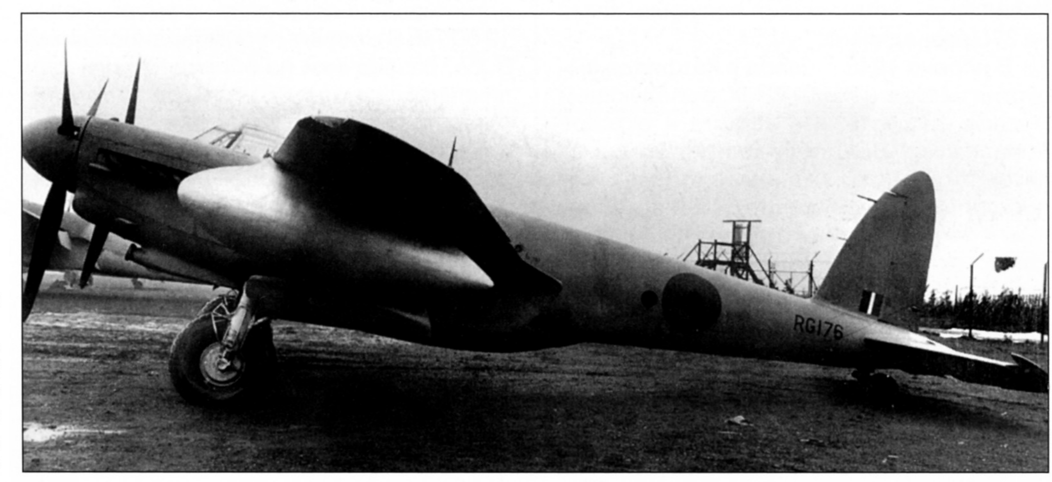
Производство бомбардировщиков, разведчиков и учебных самолетов "Москито" в Великобритании



ведчиками «Москито» PR.XVI, впервые приняли участие в боевых действиях в феврале 1944 г. Часть самолетов англичане в порядке обратного ленд-лиза передали американским союзникам в состав 8-х ВВС. Машина оказалась удачной и строилась серийно вплоть до конца войны. Всего было выпущено 435 самолетов этого типа.

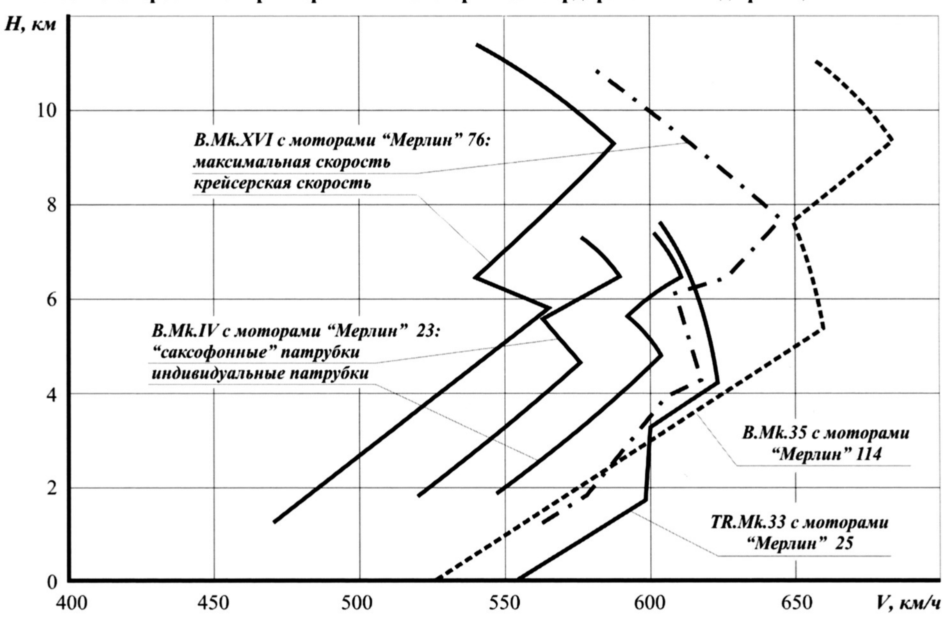
Осенью 1944 г. фирма построила пять разведчиков PR.32, отличавшихся от «шестнадцатых» увеличенным до 18 м размахом крыла. «Тридцать вторые» поступили на вооружение 540-й и 544-й эскадрилий в ноябре 1944 г. Силовая установка включала два новейших мотора «Мерлин» 113/114. Самолет пришлось максимально облегчить для полетов на высотах более 12 000 м. Масса пустого разведчика составляла 6480 кг, нормальная полетная — 9320 кг, а перегрузочная с двумя подвесными 454-литровыми баками — 10 040 кг. Считалось, что облегченный самолет с мощными высотными моторами не смогут «достать» реактивные и ракетные истребители немцев. Однако надежды не оправдались: зимой 1944/45 г. отдельные германские перехватчики патрулировали над Берлином на высоте 12 600 м.

Последней серийной модификацией «Москито»-разведчика стал PR.34 с мо-



Последний серийный вариант «Москито»-разведчика — PR.Mk.34. С каждой новой модификацией подкрыльевые баки становились все более объемными

Высотно-скоростные характеристики некоторых бомбардировочных модификаций “Москито”



торами «Мерлин» 114 (часть самолетов с «Мерлинами» 114А называли по аналогии — PR.34A). Этот вариант предназначался для сверхдальних полетов. Огромный бензобак в выступающем подкрыльевом отсеке фюзеляжа делал его похожим на бомбардировщики, приспособленные для подвески 1816-килограммовых бомб. Имелась возможность подвески под крылом самолета двух сбрасываемых баков емкостью 227, 454 либо 908 л. Общий объем всех баков достиг 5770 л. Заполненная «под заглушку» бензином машина весила 11 580 кг. Чтобы хоть как-то увеличить рабочий потолок PR.34, пришлось отказаться от брони и протектирования баков. Зато максимальная дальность полета таких разведчиков на высоте 7500 м достигла 5750 км. По этому показателю «Москито» практически сравнялся с довоенными «трансатлантиками». В состав фотооборудования входили четыре плановых аппарата типа F.52 и один перспективный F.24 (либо K-17). До конца войны в Европе удалось построить не более 50 машин этого типа, а общий объем выпуска составил всего 181 самолет. Небольшое количество английских «тридцатьчетверок» успело принять участие в операциях против Японии.

ПРИМЕРНОЕ СООТВЕТСТВИЕ ЗВАНИЙ В АНГЛИЙСКИХ КОРОЛЕВСКИХ ВВС И ВВС КРАСНОЙ АРМИИ СССР

Звание в RAF	Транскрипция	Звание в ВВС КА
Air Chief Marshal	Главный маршал авиации	Маршал авиации
Air Marshal	Маршал авиации	Генерал-полковник авиации
Air Vice Marshal	Вице-маршал авиации	Генерал-лейтенант авиации
Air Commodore	Авиационный коммодор	Генерал-майор авиации
Group Captain	Груп кэптэн	Полковник
Wing Commander	Винг коммандер	Подполковник
Squadron Leader	Сквадрон лидер	Майор
Flight Lieutenant	Флайт лейтенант	Капитан
Flying Officer	Флаинг офицер	Старший лейтенант
Pilot Officer	Пилот	Лейтенант
Flight Sergeant	Флайт сержант	Старшина
Sergeant	Сержант	Старший сержант
Corporal	Капрал	Сержант



Экипаж занимает места в кабине самолета «Москито»

Глава 2

ИСТРЕБИТЕЛИ И ИСТРЕБИТЕЛИ-БОМБАРДИРОВЩИКИ

Платформа для радиолокатора

18 июля 1940 г. фирма «Де Хевилленд» получила указание изготовить один из пятидесяти заказанных ей самолетов DH.98 в варианте истребителя. Для соответствующей переделки был выделен планер машины W4052. С самого начала «Москито»-истребитель проектировался с мощнейшим по тому времени составом вооружения, включавшим четыре 20-мм пушки «Испано-Сюиза» HS404 и четыре пулемета «Браунинг Стар» винтовочного (7,71 мм) калибра.

О том, насколько острой была в то время нужда в двухмоторном истребителе, говорят следующие факты. Массированные налеты Люфтваффе на Британские острова, часть из которых осуществлялась в ночное время, потребовали срочного оснащения истребителей радиолокаторами. Первые весьма несовершенные локаторы имели значительную массу (около 500 кг). Кроме того, их эксплуатация в воздухе была весьма сложным занятием, граничившим с искусством. В состав экипажа приходилось обязательно включать подготовленного оператора. Эти обстоятельства не позволяли установить локатор на одномоторном одноместном истребителе (хотя попытки и предпринимались). Первым ночным перехватчиком, оборудованным РЛС, стал в Королевских ВВС истребительный вариант «Бленхейма». Однако по комплексу летно-технических характеристик эта машина не соответствовала требованиям времени и нуждалась в замене.

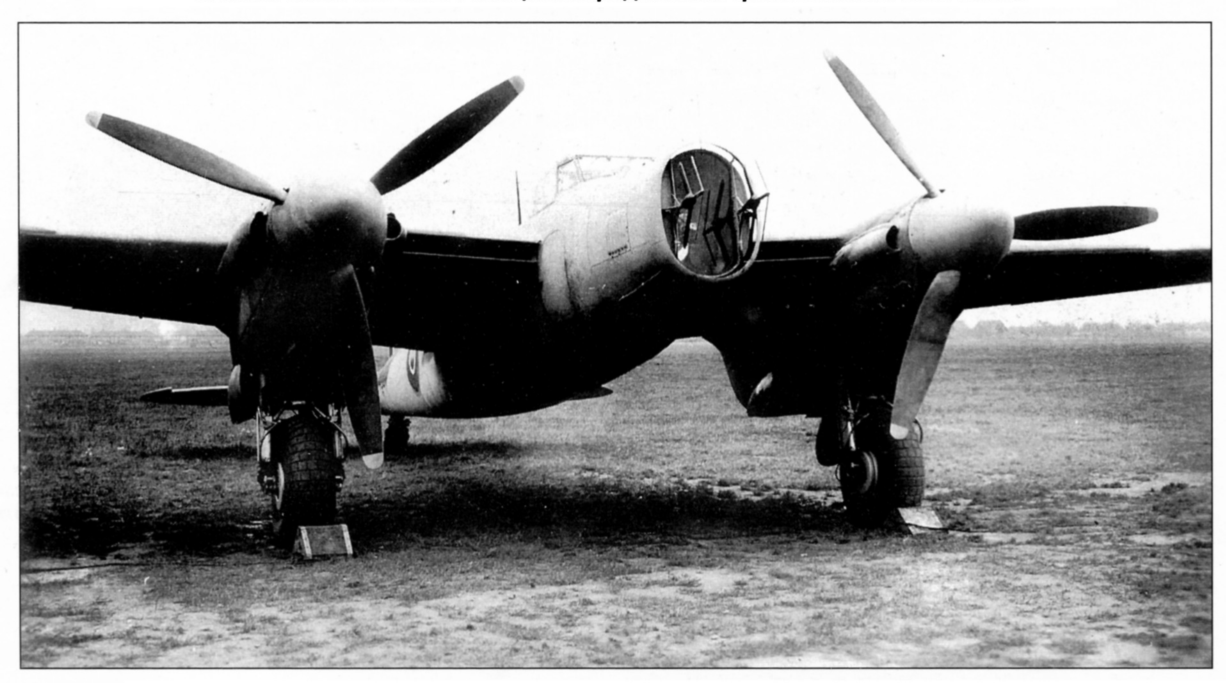
Много неприятностей для английского судоходства создавали пиратствовавшие западнее Ирландии немецкие дальние



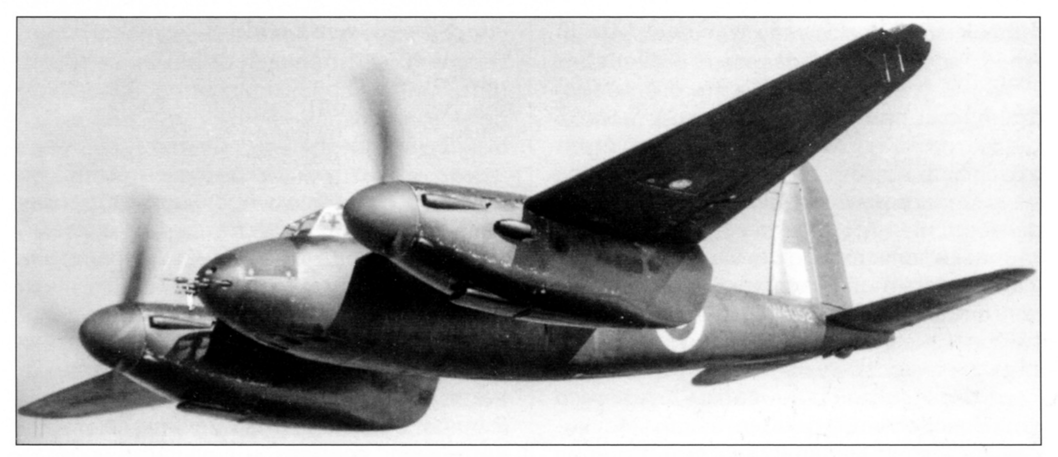
Ночной истребитель W4076 из первой серийной партии машин имел удлиненные мотогондолы, выхлопные патрубки под пламегасителями и радиолокатор AI.Mk.IV с приемными антеннами на консолях крыла



Первый полет окрашенного целиком в черный цвет истребителя F.Mk.II с заводским номером W4052 состоялся 15 мая 1941 г. В варианте ночного истребителя NF.Mk.II такие машины оснащались радиолокаторами AI.Mk.IV или AI.Mk.V



«Москито» с установкой «Турбинлайт» — элемент составного ночного истребителя, в котором активной частью должны были стать «Харрикейны», а пассивной частью — «мосси» с заводским номером W4087 и установленными в носу фюзеляжа мощным прожектором и передающими антеннами локатора AI.Mk.IV



Вооружение истребителей F.Mk.II и NF.Mk.II было очень мощным и включало четыре 20-мм пушки «Испано» и четыре пулемета «Браунинг» винтовочного калибра

бомбардировщики FW 200 «Кондор». Министр продовольствия Великобритании лорд Вултон, присутствовавший на показе новой авиационной техники 29 декабря 1940 г., обратил внимание руководителей авиапромышленности и ВВС на эту проблему. Но те и сами отлично понимали необходимость скорейшей постройки современного истребителя дальнего действия (в том числе ночного). Техническое задание F.18/40, определяющее желательный облик такой машины, было сформулировано еще в октябре. «Москито», с его великолепной скоростью и радиусом действия, как нельзя лучше подходил на обе роли: ночного перехватчика с радиолокатором и дальнего барражирующего истребителя.

Однако полной ясности с размещением вооружения еще не было. Если для пушек имелся заранее предусмотренный создателями «Москито» отсек под кабиной экипажа, то пулеметная установка испортила сэру Джеффри немало крови. Дело в том, что накануне войны и в первый ее период в Англии пользовалась большой популярностью идея «турельного» истребителя. Ярчайшим представителем такого вида машин оказался одномоторный самолет Боултон Пол «Дифайент». Весьма посредственный по своим летным данным истребитель не смог, впрочем, окончательно скомпрометировать заложенную в него идею. Военные предложили создать вариант «Москито» с четырехпулеметной турелью позади кабины летчика. Де Хевилленд-старший категорически возражал, но ничего не мог поделать: кто платит, тот и заказывает музыку.

В середине января 1941 г. фирма получила задание достроить 28 самолетов D.H.98 из первой партии в варианте истребителя с неподвижным вооружением. В апреле 1941 г. поступило распоряжение: две из этих машин в виде эксперимента выпустить с подвижными турелями. Несколько истребителей предписывалось оборудовать двойным управлением. В Салисбери Холле для конструкторов снова начались бессонные ночи, поскольку требовалось срочно перепроектировать некоторые узлы «Москито» в соответствии с новым назначением машины.

Перегрузки маневренного истребителя, естественно, значительно превышают «бомбардировочные», поэтому потребовалось усилить лонжероны и обшивку крыла. Пушки, смонтированные под полом кабины, заставили перенести входной люк на правый борт фюзеляжа. В освободившейся части бомбоотсека смонтировали два дополнительных бензобака общей емкостью 682 л. Оба члена экипажа теперь размещались рядом. Состав и расположение приборов в кабине были пересмотрены. Лобовое V-образное остекление заменили одним плоским бронестеклом, не дававшим искажений при прицеливании в воздушном бою и улучшавшим условия наблюдения в передней полусфере. Для постройки «турельных» вариантов истребителя выделили самолеты с заводскими номерами W4053 и W4073. На этих машинах для облегчения не устанавливали неподвижные пулеметы в носовом коке фюзеляжа.

13 мая 1941 г., всего за два дня до первого полета «Москито»-истребителя, в поле неподалеку от Салисбери Холла приземлился немецкий агент К. Рихтер. Уровень его подготовки оказался невысоким: на следующий день он был арестован полицией. Рихтер выдал себя тем, что не сумел ответить на несколько простых во-

просов местного жителя, который немедленно проинформировал «кого следует». Полиции удалось обнаружить его радиостанцию и пистолет, закопанные в лесу. Несмотря на изобличающие улики, агент отказался давать показания о существе порученного ему задания и был казнен в декабре 1941 г. Не исключено, что целью заброски являлся именно Салисбери Холл с его «москитной» тематикой работ.

15 мая, с рассветом, рабочие выкатили законченный прототип истребителя W4052 на площадку неподалеку от ангара. Поле оказалось коротковатым для взлета столь скоростного самолета, как «Москито». Джеффри-младший шагами измерил его длину и попросил только срубить несколько деревьев, которые могли помешать ему уже после отрыва машины от земли. Отказ от сборки-разборки самолета, необходимых для транспортировки его «сухопутным» способом на аэродром Хатфилд, сулил неделю-полторы выигрыша во времени. Шла война, и время ценилось очень дорого.

Машину облегчили до предела, залили только минимум топлива, достаточный для «прыжка» в Хатфилд. Рядом с Дж. Де Хевиллендом-младшим в первый и весьма небезопасный полет уходил сотрудник фирмы Ф. Пламб, предварительно поспоривший с Джеффри на один фунт стерлингов, что у того ничего не получится с взлетом со столь короткого импровизированного аэродрома. Однако все закончилось удачно. После 400-метрового пробега W4052 оторвался от земли, а спустя пять минут приземлился на заводском летном поле.

20 мая приступили к отстрелу пушек на земле и в воздухе. Эксперименты прошли без особых проблем: прочность установки оказалась вполне достаточной, системы питания, отвода гильз и звеньев работали безукоризненно.

Конструкторы «Де Хевилленд» опасались, что устойчивость истребителя окажется неудовлетворительной для полетов ночью и в сложных метеоусловиях. В связи с этим решили несколько уменьшить запас топлива (и дальность полета), сдвинув за счет этого центровку вперед. Однако военные летчики из Боскомб Даун после непродолжительных испытаний пришли к выводу о достаточной устойчивости W4052 для ночных полетов в случае, если взлетная масса машины не превышала 8380 кг. Такой вывод, мягко говоря, не вполне соответствовал действительности. Недостаточную продольную устойчивость «Москито»-истребителя с 680-литровым баком позади пушек вынужден был отметить даже летчик-испытатель фирмы в отчете от 5 июля 1941 г. Однако, принимая во внимание мнение заказчиков, «Де Хевилленд» не стала предпринимать никаких шагов для устранения дефекта, если не считать несколько увеличенной площади и размаха горизонтального оперения (на бомбардировщи-



В носовом коке фюзеляжа этого NF.Mk.II смонтирован радиолокатор AI.Mk.V с излучающей антенной. Приемные антенны угла места цели видны слева от фары, а приемные антенны азимута цели — на концах консолей

ках и разведчиках — 7,71 м² и 5,92 м, на истребителях — 8,18 м² и 6,32 м соответственно).

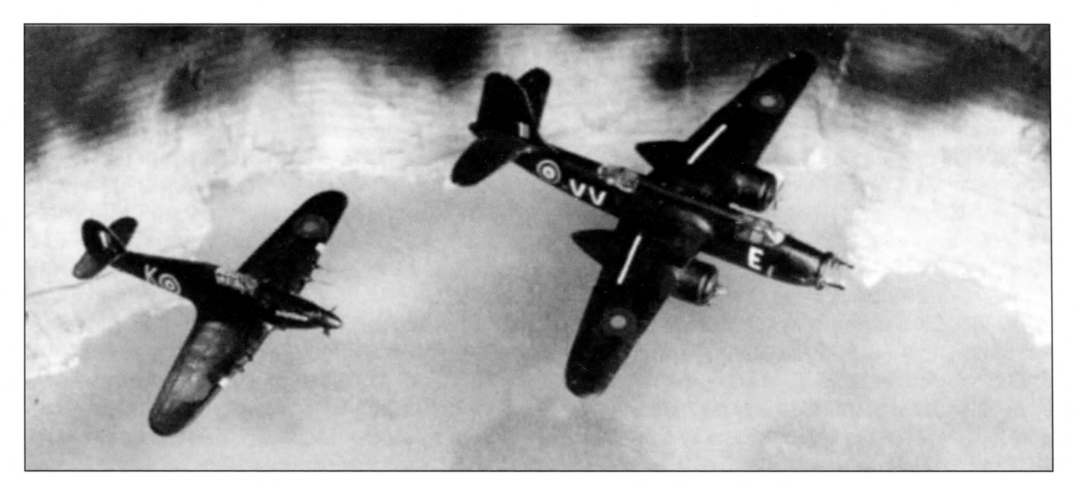
На первом этапе испытаний были получены следующие летные данные прототипа истребителя с взлетной массой 8400 кг: максимальная скорость — 616 км/ч на высоте 6600 м, практический потолок 9300 м и дальность полета на наивыгоднейшей скорости и высоте — 2100 км. В конце июля W4052 вернулся в Хатфилд, где на нем смонтировали радиолокатор AI.Mk.IV. Излучатель локатора в виде стреловидной штанги размещался в носовой части фюзеляжа между стволами «Браунингов», азимутальные приемные антенны — на законцовках крыльев, а антенны, предназначенные для измерения угла места цели, — на правой плоскости примерно посредине ее. Одновременно планировались испытания так называемых «саксофонных» выхлопных устройств, но они не были готовы. В конце августа — начале сентября Дж. Де Хевилленд отрабатывал технику ночных перехватов. Мишенью служил бомбардировщик «Бленхейм». W4052 оборудовали беспоплавковыми карбюраторами, что позволило без опаски совершать энергичные маневры с отрицательными перегрузками. В одном из полетов летчик выполнил полубочку на малой высоте, а затем вышел в нормальный полет растянутой обратной полупетлей.

Первый вылет «турельного» истребителя W4053 состоялся 14 сентября 1941 г. Он не обошелся без эксцесса — в полете скоростным напором сорвало часть остекления турели. Второй экземпляр (заводской номер W4073) поднялся в воздух в декабре и нес лишь макет турельной установки. Эту машину оборудовали двойным управлением и вскоре после окончания испытаний переделали в учебно-тренировочный самолет, а турель, естественно, демонтировали. Отказ от турелей на «Москито» был вызван не только потерей скорости, но и доказанной на практике способностью поражать бомбардировщики противника в маневренном воздушном бою с применением неподвижного вооружения.

Аэродинамика «Москито» была столь совершенной, что некоторые летчики стали опасаться, как бы их истребитель не стал «проскакивать» мимо самолета-цели. Некоторое время все внимание «Де Хевилленд» оказалось сосредоточенным на тормозных щитках Юнгмана, смонтированных в виде «оборки» вокруг фюзеляжа. Считалось, что такое расположение щитков ослабит вихри, попадающие на стабилизатор. На деле же оказалось наоборот. Выпущенные щитки немедленно вызывали бафтинг хвостового оперения, а вот с основной задачей — торможением самолета — справлялись неважно. Так, при начатом на скорости 400 км/ч торможении самолет терял 160 км/ч за 45 с без



Истребитель «Москито» NF.Mk.XII заводской номер HK117 с радиолокатором сантиметрового диапазона AI.Mk.VIII. Подвижная антенна локатора, сканировавшая вверх-вниз и влево-вправо на 45°, заставила отказаться от носовых пулеметов «Браунинг»



Первым носителем прожектора «Турбинлайт» был переоборудованный американский двухмоторный P-70 «Хэвок», с которым взаимодействовали истребители «Харрикейн»

щитков Юнгмана и за 30 с — с выпущенными щитками. Лучшего эффекта удавалось достичь путем выпуска основных стоек шасси. Специалисты фирмы экспериментировали с различными вариантами щитков, но добиться положительных результатов не удалось.

За период «активной жизни» на W4052 испытывали бесчисленное множество крупных и мелких изменений. Это были различные варианты выхлопных коллекторов и индивидуальных патрубков, пламегасителей, подкрыльевых бомбодержателей и подвесных баков. Самолет оснащали разнообразными радио- и радиолокационными станциями, прожекторами, реверсивными винтами, менялось и его вооружение. В 1942 г. прототип «Москито»-истребителя некоторое время испытывался с 40-мм пушкой, а затем на нем смонтировали резаки для аэростатных тросов.

Целая эпопея связана с разработкой рационального варианта окраски ночного истребителя. Все специалисты считали, что цвет машины должен быть однотонно черным. Специальная краска «ламповая копоть» с исключительно низким коэффициентом отражения, казалось бы, как нельзя лучше отвечала предъявляемым



Первый полет головной серийный NF.XIII совершил в августе 1943 г. Благодаря улучшению аэродинамики истребитель развивал максимальную скорость 634 км/ч

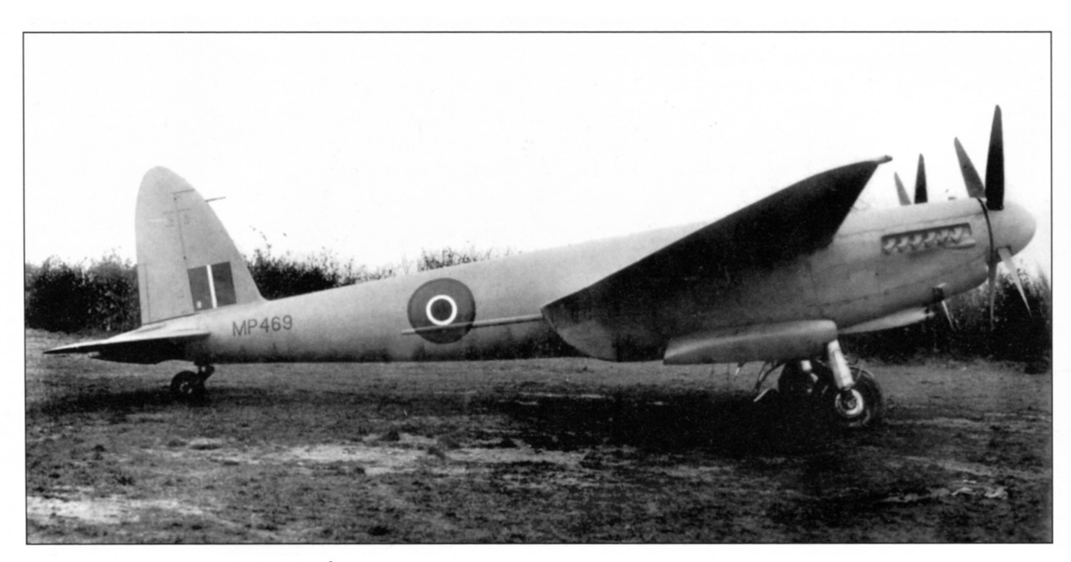


В результате сверхсрочной переделки экспериментального высотного бомбардировщика «Москито» (заводской номер MP469) с гермокабиной и моторами «Мерлин» 61 появился истребитель NF.Mk.XV. В отличие от всех других истребителей «Москито» вход в его кабину осуществлялся через нижний люк, как у бомбардировщиков. Первоначально машина была одноместной

требованиям. Однако окрашенные в «траурный» цвет W4078 и W4082 стали летать на 42 км/ч медленнее из-за поверхности, ставшей шероховатой. Потерю в скорости сочли чрезмерной и вместо «ламповой копоти» впоследствии стали применять менее «оптически черную», но зато более гладкую краску с поэтическим названием «тихая ночь».

Вся первая серия истребителей строилась с удлиненными мотогондолами и выхлопными патрубками, прикрытыми коробами пламегасителей. Последний вариант выхлопных устройств почти не уменьшил скорость самолета по сравнению с примененным на бомбардировщиках и разведчиках первой серии (потеря составила не более 3 км/ч). Зато коллекторы перестали растрескиваться, а скрытность заметно повысилась.

Первым серийным истребителем «Москито» F.II стал самолет с заводским номером W4074. Вслед за ним в декабре 1941 г. — марте 1942 г. последовала еще 21 машина. Все они выходили с завода в Хатфилде без радиолокаторов и поэтому сразу направлялись в специальные мастерские ВВС, где на самолеты монтировали комплект AI.Mk.IV, работавший в метровом диапазоне длин волн. В связи с выполнением доработок первые подразделения «Москито»-истребителей были



Винты NF.Mk.XV были четырехлопастными, радиолокатор отсутствовал. На фото — один из пяти специализированных высотных истребителей, ни одному из которых так и не удалось поучаствовать в воздушном бою



Ночной истребитель NF.Mk.XIII из 29-й эскадрильи. Этот вариант отличался от предшественников так называемым «базовым» (усиленным) крылом от истребителя-бомбардировщика FB.Mk.VI, которое обеспечивало возможность подвески внешних баков под консолями



Размах крыла NF.Mk.XV возрос до 19,1 м, а массу истребителя постарались предельно уменьшить для повышения высотности. Фонарь кабины с лобовым стеклом из двух частей, в то время как у других истребителей лобовое бронестекло было плоским

подготовлены к боям лишь в конце апреля (хотя 157-я эскадрилья формально перевооружилась «двойками» еще в январе). Переданные в ночные истребительные эскадрильи машины получили обозначение NF.II. Серийные самолеты развивали максимальную скорость 608 км/ч на высоте 6700 м (на 8 км/ч меньше, чем прототип W4052). Бомбардировщики B.IV серии i с однотипными моторами «Мерлин» 21 были быстроходнее примерно на 6 км/ч, что объяснялось отсутствием антенн радиолокаторов и плоского лобового стекла. Частично потерю скорости истребителей удалось скомпенсировать благодаря удлиненным мотогондолам.

Заметим, что от машины к машине максимальная скорость, естественно, менялась. К примеру, небрежная подгонка туннелей воздухозаборников нагнетателей, результатом которой явилось снижение границы высотности моторов на 300 м, однажды привела к уменьшению скорости на 13 км/ч. Однако культура производства на заводе в Хатфилде была весьма высокой, и столь значительные «вариации» появлялись нечасто. А вот небольшие деформации обшивки вблизи отверстия для приема статического давления сказывались очень сильно. Из-за этого порой скорость завышалась на 16–18 км/ч. Поэтому в частях некоторые самолеты не вполне справедливо считали «скоростными», а другие — «черепахами».

Четыре машины из первой партии «Москито» построили в варианте учебно-тренировочных самолетов T.III (фактически это были невооруженные истребители с двойным управлением, они первое время так и обозначались — F.II dual control). Без крупных изменений (не считая «универсального» крыла, введенного в 1943 г.) учебные T.III позднее производились серийно с марта 1942 г. по декабрь 1948 г. Самолеты оснащались двигателями «Мерлин» 21 (23 или 25). Нормальная взлетная масса машины составляла 7700 кг, а максимальная взлетная с двумя 454-литровыми подвесными баками — 8550 кг. Вооружение, как правило, отсутствовало, хотя встречались и самолеты с двумя-четырьмя пулеметами «Браунинг», которые использовались для тренировок в стрельбе по буксируемым мишеням. Общий выпуск T.III на заводах в Великобритании составил 358 машин.

В феврале 1942 г. из сборочного цеха в Хатфилде выкатили первый истребитель из заказанных годом ранее 150 машин. Всю партию, за исключением нескольких опытных самолетов, строили в варианте F.II. Специально для 23-й эскадрильи «рейнджеров» серию из 25 машин выпустили без радиолокаторов. Указанное подразделение занималось свободной охотой над территорией оккупированной Европы, и командование английских ВВС не желало, чтобы локатор попал в руки немцев в случае вынужденной посадки или другой случайности.

На истребителе с заводским номером DD668 впервые испытывалась радиолокационная станция AI.Mk.V, отличавшаяся от «четверки» тем, что электронно-лучевые трубки приемника имелись не только у оператора, но и у летчика. Индикация цели в то время производилась с помощью двух трубок, одна из которых позволяла определять направление на объект в азимутальной плоскости, а вторая — дальность до него. Кроме того, последняя выдавала информацию о том, что самолет противника находится в верхней (или нижней) полусфере относительно носителя РЛС, однако не позволяла установить, насколько выше (или ниже) летит вражеская машина. Летчику ночного истребителя следовало, управляя самолетом, вывести его в такое пространственное положение, в котором сигнал от верхних приемных антенн уравновешивался сигналом от нижних. Такой же баланс следовало выдерживать и для азимутальных сигналов, поступавших от левой и правой антенн на законцовках крыльев. Поскольку превышение цели точно не было известно, случалось, что истребитель «проскакивал» и терял ее из виду. На самолетах, оборудованных AI.Mk.IV, дело усложнялось еще и тем, что летчик лишь выполнял команды оператора, действовал как бы с «завязанными глазами», и многое зависело от взаимопонимания между членами экипажа. Для пилота машины с AI.Mk.V задача упростилась, но незначительно. Общепринятый ныне индикатор с круговой разверткой появился лишь у радиолокатора AI.Mk.VIII.

На самолете DD723 опробовали установку винтомоторной группы от тяжелого бомбардировщика «Ланкастер» с радиаторами, смонтированными в «бороде» под моторами. Преимущества унификации не могли скомпенсировать ухудшения аэродинамики машины, поэтому от такого варианта отказались.

Самая массовая модификация «Москито» — истребитель-бомбардировщик

Результаты атак неприятельских аэродромов и железнодорожных составов «рейнджерами» из 23-й эскадрильи RAF выявили недостаточную огневую мощь четырех 20-мм пушек. Усиления вооружения можно было добиться путем подкрыльевой подвески бомб или применением реактивных снарядов. Весной 1942 г. несколько истребителей F.II в порядке эксперимента оборудовали двумя подкрыльевыми держателями для 113-кг бомб. Скорость самолета с бомбами на держателях уменьшилась на 15 км/ч, а с одними бомбодержателями — на 8 км/ч. Эти опыты послужили прологом к созданию наиболее массовой модификации «Москито» — истребителя-бомбардировщика FB.VI. На этих машинах, уменьшив емкость фюзеляжного бензобака до 227 л, удалось восстановить небольшой бомбоотсек, в котором могли разместиться еще две 227-кг бомбы.

Учитывая особенности боевого применения «рейнджеров», на опытном самолете с заводским номером DZ434 (позднее номер был изменен на HJ662/G) смонтировали форсированные, но невысотные моторы «Мерлин» 25 с взлетной мощностью по 1620 л.с. Первый полет эта машина, ставшая прототипом истребителя-бомбардировщика «Москито» FB.VI, совершила 1 июня 1942 г., а в октябре ее испытания успешно завершились. Однако внедрение истребительно-бомбардировочной модификации в серию задержалось в связи с необходимостью разработки нового усиленного крыла (так называемого «базового» или «универсального») с узлами подвески дополнительных бензобаков, бомб и реактивных снарядов. На базе «шестерки» планировалось создание облегченного ночного истребителя NF.VI и дальнего истребителя сопровождения LRF.VI, но планы так и остались на бумаге.

Ранние серийные истребители-бомбардировщики FB.VI (300 единиц, так называемая серия I) имели нормальную взлетную массу 9000 кг и оснащались моторами «Мерлин» 21, 23 или 25 (последних первое время не хватало). С боевой нагрузкой, состоявшей из четырех 113-кг бомб (две в бомбоотсеке и две под крылом), боезапасом (по 150 снарядов на пушку и по 500 патронов на пулемет) и с 1825 л топлива в баках, самолет мог пролететь 1950 км. У земли машина с двигателями «Мерлин» 25 обладала максимальной скоростью 541 км/ч, на высоте 1550 м развивала 577 км/ч, а на второй границе высотности (3960 м) — 608 км/ч. Истребители-бомбардировщики серии II могли взять на борт до четырех 227-кг бомб.

В феврале 1943 г. на истребители-бомбардировщики FB.VI первой в Истребительном командовании перевооружилась 605-я эскадрилья (аэродром Брэдли Бей), ранее летавшая на «Бостонах» Mk.III. За ней в марте последовала 418-я эскадрилья канадских ВВС, а в течение лета еще одиннадцать эскадрилий полностью или частично перевооружились машинами этого типа. В начале 1943 г. на самолет

Новенький истребитель-бомбардировщик заводской номер LR263 выкатывают из сборочного цеха



зав. номер HJ719 смонтировали направляющие для подвески восьми реактивных снарядов. Этим вариантом вооружения в первую очередь заинтересовалось Береговое командования, в составе которого вскоре появились три эскадрильи FB.VI с «эрэсами». По мнению пилотов, удачный залп реактивных снарядов в сочетании с пушечно-пулеметным огнем был весомым аргументом в бою против корабля типа «эсминец», не говоря уж о подводной лодке противника.

Постройкой «шестерок» помимо завода в Хатфилде занимались английские фирмы «Стандарт Моторс» и «Эрспид». Всего было выпушено 2584 самолета FB.VI (из них «Де Хевилленд» построила 1218 машин, «Стандарт Моторс» — 1066 машин и «Эрспид» — 300 машин). Они состояли на вооружении Истребительного, Бомбардировочного и Берегового командования, а также имелись в составе 2-х тактических ВВС, сформированных после вторжения союзников на Европейский континент (всего 55 эскадрилий в составе английских, канадских, южноафриканских и австралийских ВВС).

Немного отступая от хронологии, опишем второй вариант истребителя-бомбардировщика «Москито», построенного малой серией (17 машин, все изготовлены в Хатфилде, а еще 10 самолетов впоследствии были переоборудованы из FB.VI). Основное отличие FB.XVIII от «шестерок» заключалось в вооружении и бронировании. Самолет предназначался прежде всего для борьбы с немецкими подлодками и оснащался одной 57-мм пушкой

ЛУЧШИЙ АС, ПИЛОТИРОВАВШИЙ «МОСКИТО»

Бренс Бербридж начал войну в составе 85-й эскадрильи в октябре 1941 г. и после первого боевого вылета на «Хэвоке» доложил об уничтожении вражеского самолета, но, к сожалению, эта победа не нашла подтверждения. Возвратившись в эскадрилью в начале 1944 г., он на новом истребителе «Москито» вместе со своим оператором РЛС Биллом Скелтоном в течение десяти месяцев буквально истреблял все немецкие самолеты, которые попадались ему в небе.

Пять побед они одержали над Англией. Затем, после начала вторжения в Нормандию, 85-ю эскадрилью переориентировали на прикрытие 100-й бомбардировочной группы. За шесть месяцев экипаж Бербриджа совершил 30 вылетов на сопровождение бомбардировщиков и сбил 16 немецких ночных перехватчиков. Первой жертвой Бербриджа пал германский ас Вильгельм Хергет (72 победы) на Ju 88, который попался в прицел «Москито» в небе Южной Бельгии.

Наибольшего успеха экипаж Бербриджа — Скелтона добился в ночь на 5 ноября 1944 г., когда он принял участие в массированном рейде на Рур. Сбив «для разминки» два Ju 88, Бербридж направился к известному по данным разведки аэродрому южнее Кельна. Вскоре вдали стали заметны посадочные огни истребителя, заходящего на посадку. Охотничий инстинкт Бербриджа оказал хорошую услугу. Позднее он так рассказывал об этом эпизоде: «Капитан Скелтон обнаружил цель, находившуюся на нашей высоте (примерно 1000 футов над землей) и на удалении около двух миль. Взяв немного к югу, мы сблизились с целью и опознали ее как Bf 110. С расстояния 400 футов я открыл огонь. Самолет противника сразу вспыхнул и, объятый пламенем, рухнул в реку в пяти милях к северу от аэродрома.

Еще несколько минут мы летели на север, а затем развернулись и снова направились к аэродрому. Там капитан Скелтон обнаружил еще одну цель на расстоянии двух миль. Когда мы сближались с самолетом противника, он, вероятно, как раз выполнял облет аэродрома. Мы приблизились к нему с юго-западного направления, и, когда он собрался идти на посадку, я установил с ним визуальный контакт. Это произошло примерно на дистанции 1500 футов, и мы идентифицировали цель как Ju 88. Я выпустил по самолету короткую очередь, и его фюзеляж охватило пламя. Затем он вдруг взорвался, и мы едва избежали столкновения с обломками».

На эти четыре победы Бербридж потратил всего 200 снарядов. Столь небольшой расход боеприпасов подчеркивает меткость стрельбы пилота. До конца войны экипаж Бербриджа уничтожил 21 самолет противника, еще один повредил и перехватил три крылатые ракеты «Фау-1». Оба офицера пережили войну и впоследствии стали священниками.



Производится окончательная доводка и регулировка оборудования истребителей-бомбардировщиков FB.Mk.VI, построенных по лицензии фирмой Standard Motor Company

«Молинс» или «Виккерс» S, а также четырьмя (на некоторых машинах — двумя) 7,71-мм пулеметами «Браунинг». Кроме того, «восемнадцатый» мог взять восемь реактивных снарядов на подкрыльевых держателях. Масса добавочной брони, смонтированной вокруг кабины и частично прикрывавшей двигатели, составляла около 400 кг, поэтому нормальная взлетная масса FB.XVIII возросла до 9650 кг. Первый полет опытного самолета, переоборудованного из обычного FB.VI (зав. номер HJ732), состоялся 8 июня 1943 г., а серийные «восемнадцатые» поступили на вооружение 248-й эскадрильи Берегового командования в октябре. Пушка производила сильное впечатление. Увидев ее снятой для чистки, один из пилотов в шутку поинтересовался: *«А где же лошади?»* Среди персонала Берегового командования «Москито» с большой пушкой получил уважительное прозвище «Муха цеце». Даже невысокий темп стрельбы (25 выстрелов за 20 с) не помешал одной из таких машин в марте 1944 г. отправить на дно немецкую подлодку, командир которой явно недооценил огневую мощь приближавшегося «насекомого».

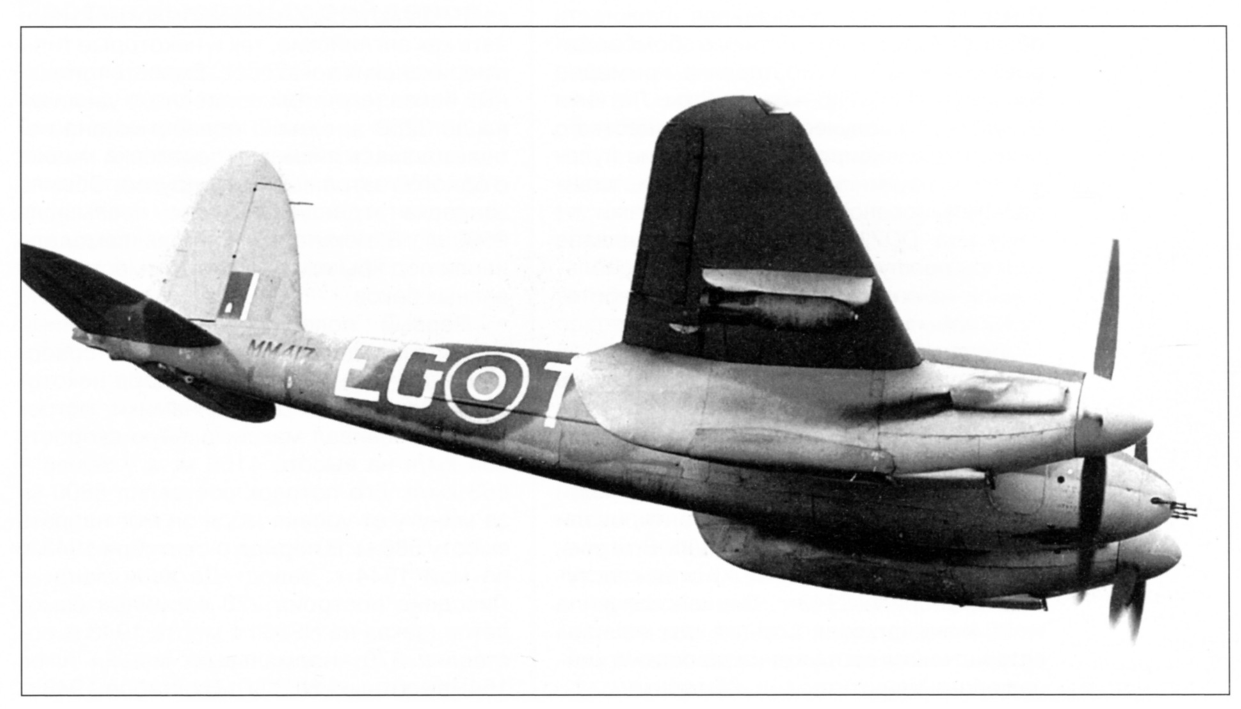
С усовершенствованными радиолокаторами

Очередным вариантом «Москито», созданным в середине 1942 г., явился ночной истребитель NF.XII (модификации NF.X — ночной истребитель и FB.XI — истребитель-бомбардировщик с моторами «Мерлин» 61 остались на стадии проектов, хотя и были заказаны в значительных количествах фирме «Стандарт Моторс» и заводу в Хатфилде). Основным отличительным признаком новой версии «ночника» (опытная машина была переоборудована из NF.II заводской номер DD715) стал сантиметровый радиолокатор AI.Mk.VIII.

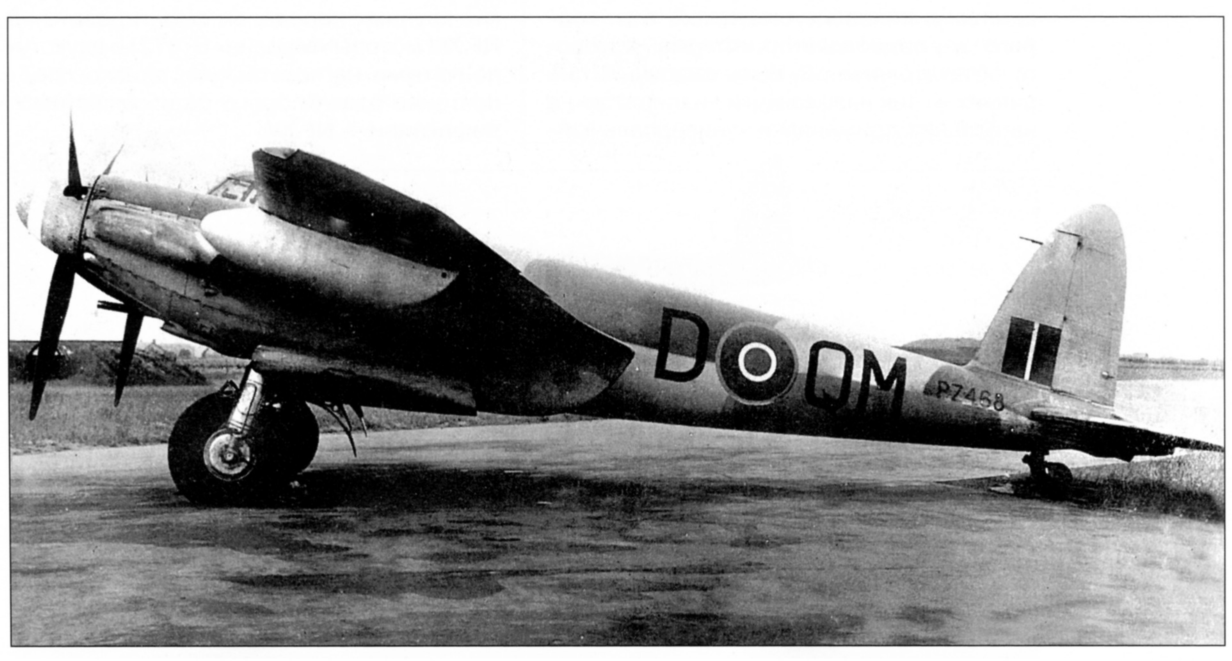
Излучающая параболическая антенна локатора разместилась под радиопрозрачным коком в носовой части фюзеляжа. Она могла циклически сканировать относительно вертикальной оси, то есть периодически отклоняться вправо-влево, чем обеспечивалась избирательность локатора по направлению. Если у «четверки» ширина диаграммы направленности луча составляла 120, то у AI.Mk.VIII — всего 11. В результате удалось получить приемлемую дальность обнаружения целей при полете на малых высотах (метровый локатор «ничего на видел» на дальностях, превышавших высоту полета, так как отраженный от земли сигнал «забивал» отметку цели).

Синхронно с антенной на экране индикатора горизонтальной развертки двигался электронный луч, оставлявший яркую отметку в момент, когда антенна «смотрела» на цель. Положение цели в вертикальной плоскости по-прежнему определялось качественно: «ниже-выше», но уже внутри некоторой относительно неширокой области, что значительно сокращало вероятность «проскакивания».

Если первые образцы самолетных радиолокаторов были, с точки зрения летчиков, сродни шаманскому бубну (*«черт его знает, может в этом что-то и есть»*), то «восьмерка» сняла все сомнения. Пилоты поверили в радиолокатор, который стал значительно надежнее и «дальнобойнее».



Истребители-бомбардировщики «Москито» FB.Mk.VI оснащались маловысотными вариантами мотора «Мерлин» 23 или 25. На подкрыльевых держателях они были способны нести две бомбы калибром 500 фунтов, а во внутрифюзеляжном отсеке — еще четыре такие же бомбы. При этом сохранялось мощное пулеметно-пушечное вооружение истребителя



Вариант истребителя-бомбардировщика FB.Mk.XVIII предназначался преимущественно для борьбы с подводными лодками и небольшими надводными кораблями противника

В то время как предельная дальность обнаружения двухмоторного бомбардировщика у AI.Mk.V составляла примерно 6 км, то у AI.Mk.VIII — около 8 км. Летчики считали, что полученные преимущества с лихвой компенсировали отсутствие пулеметов «Браунинг». Между прочим, стандартный носовой кок с пулеметами от самолета DD715 практичные англичане отнюдь не «пустили на дрова», а использовали на опытном высотном истребителе NF.XV.

После окончания испытаний DD715 было принято решение переоборудовать аналогичным образом еще 97 истребителей NF.II. Эту операцию выполнил технический персонал летной школы в Кембридже, где с «двоек» сняли прежний комплект AI.Mk.IV, а взамен смонтировали «наперсточный» нос с AI.Mk.VIII. В строевые части истребители NF.XII стали поступать в феврале 1943 г. Первой получила их 85-я эскадрилья. Кое-где эти машины оставались на вооружении до самого конца войны.

Следующей модификацией по порядку номеров, но не по дате первого полета, стал ночной истребитель NF.XIII, представлявший собой своеобразную «помесь» FB.VI с NF.XII. От первого заимствовали планер с «универсальным» крылом и силовой установкой, а от второго — радиолокатор. Форма носового обтекателя могла быть различной: на ранних — так называемый «наперсток», а на поздних применялся «универсальный» кок, под которым можно было монтировать как английские, так и некоторые типы американских локаторов. Емкость топливных баков (с учетом подвесных) увеличили до 3250 л, однако полностью она использовалась лишь для перегонки машин с одного театра войны на другой. Обычно заправка «тринадцатых» не превышала 2500 л. В некоторых случаях самолеты несли под крылом пару бомб вместо подвесных баков.

Первый полет головной серийный NF.XIII (заводской номер HK363) совершил в августе 1943 г. Благодаря некоторому улучшению аэродинамики истребитель развивал максимальную скорость 634 км/ч на высоте 4150 м, а у земли — 563 км/ч. Его потолок составлял 8800 м, за минуту от уровня моря он мог набрать высоту 580 м. В период с сентября 1943 г. по май 1944 г. завод «Де Хевилленд» в Ливсдене построил 270 серийных самолетов (заказ на NF.XIII в марте 1943 г. составлял 370 «нормальных» машин плюс 154 «высотных» NF.XIV). В октябре 1943 г. к перевооружению на «Москито» NF.XIII приступили 29, 96 и 488-я эскадрильи.

Работы по созданию высотного варианта «Москито» NF.XIV прекратили на раннем этапе, и дальше проекта дело не пошло. Планировалось без всяких других крупных переделок смонтировать на NF.XIII моторы «Мерлин» 67 (72) с двухступенчатыми нагнетателями, однако предпочтение отдали более радикальной модификации — NF.XV.



Ночной истребитель NF.Mk.XVII с американским радиолокатором SCR720 в носовом коке

Против высотных рейдеров

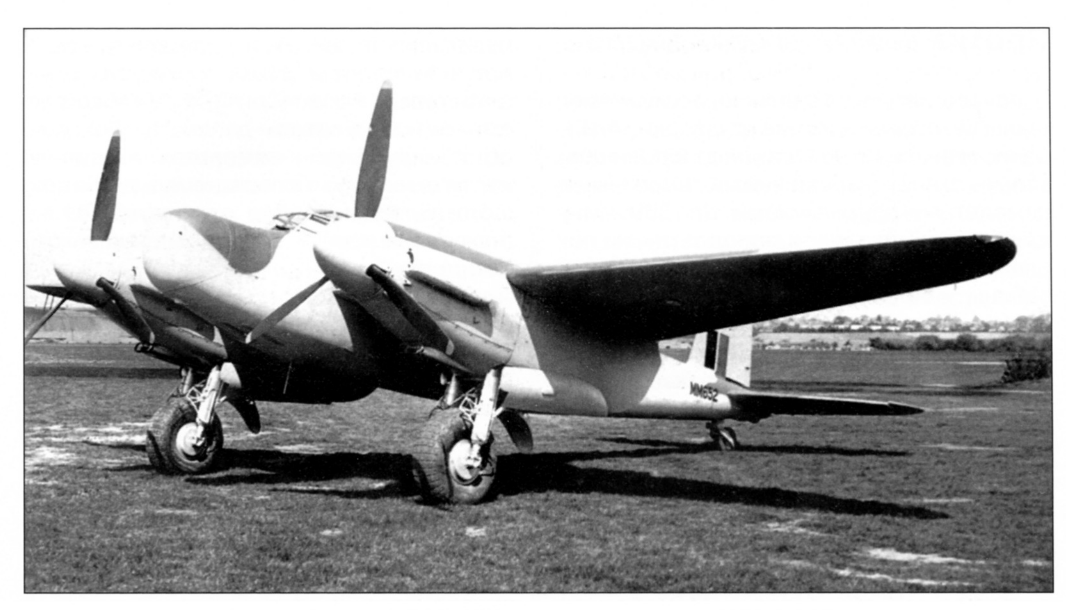
В начале августа 1942 г. немецкий смешанный отряд дальней разведки 4/(F), базировавшийся во Франции, пополнился тремя экспериментальными высотными самолетами-разведчиками Ju 86P. Машины были «не первой молодости», но после модернизации получили герметичные кабины и новые двигатели. Кроме того, размах и площадь крыла увеличили путем удлинения консолей. Бомбометание с больших высот в те времена было малоэффективным, но из чисто морально-психологических соображений «Юнкерсы» несли по одной бомбе. Немцам нравилось изводить своих противников, посылая Ju 86P в разведывательно-диверсионные полеты над Бристолем и Ньюпортом на высотах, недоступных для обычных истребителей.

Застигнутые врасплох англичане попытались бороться с высотными разведчиками, привлекая различные варианты «Спитфайров». Они еще не понимали всей трудности задачи. 24 августа Ju 86P оставил белый спутный след в небе над Кемберли и сбросил 50-кг бомбу с высоты, оцененной наблюдателями в 11 500 м. Второй самолет, первоначально идентифицированный как Do 217, засекли над Южной Англией на высоте 11 000 м. На следующий день еще один высотный «Юнкерс» сбросил 250-кг бомбу неподалеку от Хатфилда. Попытку перехватить немецкого разведчика-диверсанта предприняли летчики 310-й (чехословацкой) эскадрильи, но их «Спитфайры» Mk.VB не смогли «дотянуться» до врага. Доклады об обнаруженных самолетах противника, летевших на недосягаемых для атаки высотах, последовали от пилотов 313-й (чехословацкой) и 308-й (американской) эскадрилий.

29 августа Истребительное командование получило недвусмысленный приказ: пресечь дальнейшие полеты немецких высотных разведчиков любыми средствами. В тот же день на перехват рейдера стартовали два оснащенных высотными моторами «Мерлин» 61 истребителя «Спитфайр» Mk.IX из 401-й эскадрильи. Час спустя вернувшиеся пилоты доложили, что немец летел необычно высоко, по их оценкам, не ниже 12 500 м. Несолоно хлебавши вернулась и пара «Спитфайров» Mk.VI с гермокабинами из 124-й эскадрильи: даже на этих специализированных машинах скороподъемность и практический потолок оказались недостаточными для выполнения атаки. Еще одну пару «Спитфайров», принадлежавших 121-й эскадрилье, наземной диспетчерской службе удалось вывести наперерез «Юнкерсу». Однако и тут их ждала неудача. Экипаж немецкого разведчика хорошо знал свое дело: Ju 86P немедленно перешел в пологое снижение и оторвался от английских истребителей уже над территорией Бельгии.



Трофейный немецкий двухмоторный истребитель Me 410 проходил сравнительные испытания с «Москито» NF.Mk.XVII



Ночной истребитель NF.Mk.XIX мало отличался от NF.Mk.XVII: на нем установили несколько более мощные моторы «Мерлин» 25, а также «универсальный» носовой кок, позволявший монтировать под ним несколько вариантов радиолокаторов, включая американские

В следующий раз высотные самолеты Люфтваффе появились над Англией 5 сентября. Маршрут одного из них, сбросившего бомбу на Мидленд Роуд, случайно пролегал над Хатфилдом. Наблюдая белую полосу, которой перечеркивал небо германский разведчик, сотрудники «Де Хевилленд» стали оживленно обсуждать возможность перехвата такой машины высотным вариантом истребителя «Москито». Тем временем на высоте 11 000 м разыгрывался очередной акт драмы: «Спитфайр» Mk.VI пилота В. Хибберта из 124-й эскадрильи, выведенный в точку перехвата диспетчерами наземного пункта управления, открыл огонь по врагу. После первых же выстрелов «висевший на ручке» истребитель свалился в штопор, а немец невозмутимо продолжил свой путь.

7 сентября 1942 г. представитель Министерства авиации явился в Хатфилд и обсудил с Дж. Де Хевиллендом-старшим возможность сверхсрочной переделки экспериментального высотного бомбардировщика «Москито» (заводской номер MP469) с гермокабиной и моторами «Мерлин» 61 в истребитель. Работа была начата немедленно. В течение недели на самолете заменили носовую часть коком с четырьмя пулеметами, ранее демонтированным с истребителя DD715. Другие переделки свелись к установке «истребительной» ручки управления взамен «бомбардировочного» штурвала, монтажу переднего броневого шпангоута и замене бронеспинки пилота на фанерную. Демонтировали также сиденье оператора (самолет задумывался одноместным), но заднюю броню кресла трогать не стали, поскольку она включалась в силовую конструкцию фюзеляжа. 13 сентября на самолете установили экспериментальные четырехлопастные винты, заимствованные у прототипа W4050.

Машину постарались всячески облегчить. Демонтировали протекторы бензо- и маслобаков, а часть баков, ранее размещавшихся в крыле и фюзеляже, вообще убрали. Сократили состав радиооборудования, упростили электросхему, зашили бомболюк, одновременно сняв гидропривод управления створками. Колеса основных стоек заменили уменьшенными, а размах крыла, наоборот, увеличили до 18 м. Все эти меры были направлены на повышение практического потолка машины до 13 000 м.

Уже 14 сентября 1942 г. готовый самолет вывели из цеха для взвешивания. Его нормальная взлетная масса оказалась равной 7517 кг — на тонну меньшей по сравнению со стандартным «Москито» F.II. В тот же вечер пилот Джон Де Хевилленд, младший сын сэра Джеффри, совершил короткий 20-минутный пробный

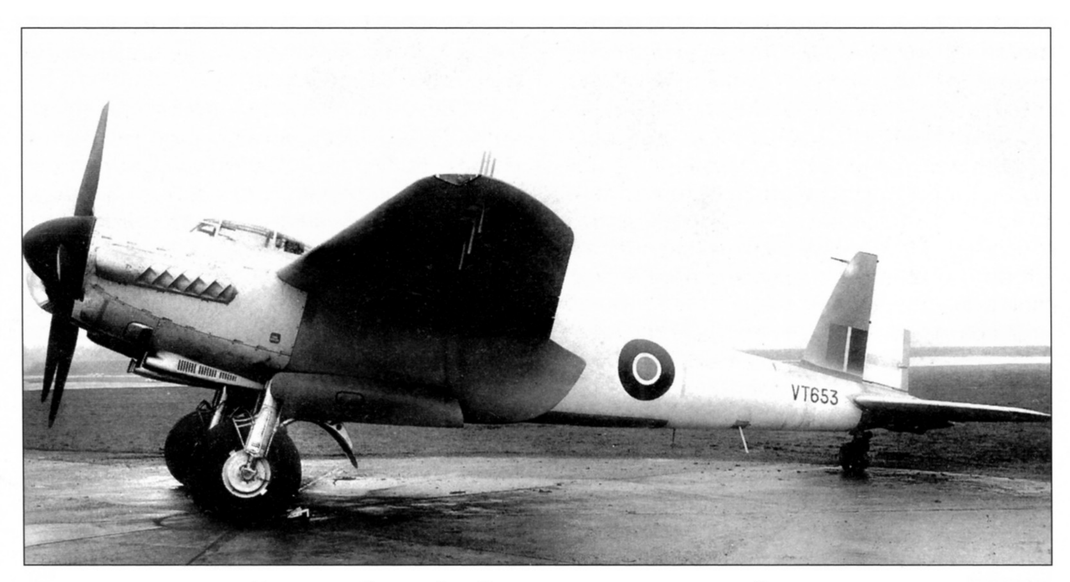
полет, а на следующее утро поднялся на высоту 13 250 м. Ju 86P обрел достойного противника. К сожалению, вооружение нового высотного истребителя, получившего наименование «Москито» NF.XV, было все же слабоватым: всего четыре пулемета «Браунинг» с общим запасом 2000 патронов.

Во второй половине дня 15 сентября на аэродроме Хатфилд появился летчик из 151-й эскадрильи английских ВВС. Флаинг офицер Спарроу к этому времени имел 150 часов налета на истребителе «Москито» F.II. Ему поручили спешно перегнать высотный перехватчик в Нортолт, где было организовано боевое дежурство. В ожидании появления противника Спарроу совершил несколько тренировочных полетов. Под его управлением NF.XV набирал высоту 12 800 м за 35 минут, при этом еще оставалось топливо для двухчасового патрулирования. В одном из полетов с уменьшенным запасом топлива «пятнадцатый» достиг своего практического потолка — 13 700 м, который на добрую сотню метров превысил рекордный показатель высотного «Спитфайра» Mk.VII. Однако продемонстрировать высокие боевые качества в реальном перехвате NF.XV не пришлось. Начиная с октября немцы прекратили рейды своих высотных разведчиков-бомбардировщиков над территорией Великобритании.

Англичане, однако, не имели уверенности в том, что угроза миновала. Истребитель MP469 вернули в Хатфилд для установки радиолокатора AI.Mk.VI. Пулеметы «Браунинг» пришлось перенести в специально изготовленный «бульб» под кабиной экипажа. Самолет снова стал двухместным, поскольку эксплуатация локатора требовала определенного искусства и отнимала много внимания.

Другую попытку создать достойного противника для Ju 86 в частном порядке, без всякого задания «сверху», предприняли в 264-й эскадрилье. Технический состав этого подразделения по возможности облегчил обычный серийный «Москито» F.II. С него сняли часть бензобаков, пулеметы и радиооборудование, однако маловероятно, что в таком виде, без высотных «Мерлинов», он сумел бы «достать» противника.

Желая застраховаться от всяких случайностей, Министерство авиации заказало «Де Хевилленд» еще четыре самолета-истребителя типа NF.XV. В декабре 1942 г. первый из них, оснащенный мотором «Мерлин» 77 с системой впрыска топлива в воздухозаборник нагнетателя, выкатили на летное поле. Спустя еще три месяца — 23 марта 1943 г. — все пять NF.XV включили в состав особого высотного звена «С» 85-й эскадрильи. В отличие от всех других истребительных вари-



Последний серийный вариант ночного истребителя NF.Mk.38 с моторами «Мерлин» 114A и радиолокаторами AI.Mk.IX не был принят на вооружение английских ВВС. После войны Югославия закупила 54 истребителя этого типа



Ночной истребитель NF.Mk.30 с высотными моторами «Мерлин» 72 мощностью 1680 л.с. обладал максимальной скоростью 681 км/ч на второй границе высотности

антов «Москито», NF.XV имели лобовое стекло из двух половин, как на бомбардировщиках.

К августу 1943 г. стало ясно, что новых налетов Ju 86P скорее всего не последует. Самолеты NF.XV стали использовать для проведения экспериментальных исследований и отладки нового оборудования, а также для подготовки экипажей к высотным полетам. Ни одному NF.XV так и не суждено было встретиться с противником в воздухе.

Ночные истребители второго поколения

Часть истребителей «Москито», строившихся в период с сентября 1942 г. по июль 1943 г. в варианте F.II, немедленно после выхода из ворот завода в Ливсдене подвергалась модернизации. Некоторые из них переоборудовались в описанный выше вариант NF.XII путем замены ранних радиолокаторов на AI.Mk.VIII, а на другие фирма «Маршаллс» (Marshalls) из Кембриджа устанавливала американские локаторы SCR-720 (SCR-729) либо их английские лицензионные аналоги AI.Mk. IX (AI.Mk.X). Машины с американскими РЛС получили наименование «Москито» NF.XVII. Внешне они отличались от «двенадцатых» только формой носового обтекателя антенны. Опытный NF.XVII впервые поднялся в воздух в марте 1943 г., а серийные 99 машин переоборудовали в период с сентября 1943 г. по февраль 1944 г. Масса пустого самолета составляла 6140 кг, нормальная взлетная — 8500 кг, а максимально допустимая (с двумя подвесными 227-литровыми баками) — 9260 кг. На NF.XVII устанавливались двигатели «Мерлин» 21 (23). Первыми в ноябре — декабре 1943 г. получили истребители NF.XVII 25-я и 85-я эскадрильи.

Следующим шагом стал «Москито» NF.XIX. Он представлял собой прямое развитие NF.XIII (опытный «девятнадцатый» переделали из серийного «тринадцатого», заводской номер HK364), однако конструкция носового обтекателя («универсальный» нос) позволяла монтировать как английские локаторы (AI.Mk.VIII, AI.Mk.IX или AI.Mk.X), так и американские (SCR-720 или SCR-729). Первый полет опытного экземпляра состоялся в начале апреля 1944 г. Серия этих машин была сравнительно большой: 50 истребителей построено на заводе в Ливсдене и 230 — в Хатфилде. Выпуск продолжался с апреля 1944 г. по сентябрь 1945 г. На самолет устанавливались моторы «Мерлин» 25.

Масса пустого NF.XIX, собранного в Ливсдене, составляла 6570 кг, нормальная взлетная — 9270 кг, а максимально допустимая с двумя подвесными 454-литровыми баками — 9865 кг. Самолеты «хатфилдской» постройки весили примерно на 270 кг больше. Максимальная скорость полета, полученная на высоте 4000 м в ходе официальных испытаний, типична для «Москито»-истребителя: 608 км/ч. Первые истребители NF.XIX попали в 85-ю и 157-ю эскадрильи в мае 1944 г.

«Девятнадцатый» фактически был вынужденным шагом, вызванным нехваткой высотных двигателей «Мерлин». Очередной опытный истребитель (заводской номер ММ686) с двумя моторами «Мерлин» 72 мощностью 1680 л.с., во всем остальном практически не отличавшийся от NF.XIX, взлетел еще в марте 1944 г. и получил обозначение «Москито» NF.30. Этот вариант истребителя стал наиболее массовым — всего заводы выпустили 518 машин (часть из них оснащалась моторами «Мерлин» 76 мощностью 1640 л.с. или «Мерлин» 113 мощностью 1690 л.с.).

Масса пустого самолета составляла 7015 кг, нормальная взлетная — 9860 кг, перегрузочная с двумя подвесными 454-литровыми баками — 10 570 кг, его длина в линию полета — 12,61 м. В летно-испытательном центре Боскомб Даун проходил испытания первый серийный истребитель NF.30 (заводской номер НК364), который продемонстрировал следующие летные данные: максимальную скорость полета 681 км/ч на высоте 8080 м (641 км/ч на первой границе высотности 4120 м), максимальную дальность полета на высоте 9150 м при наивыгоднейшей скоро-

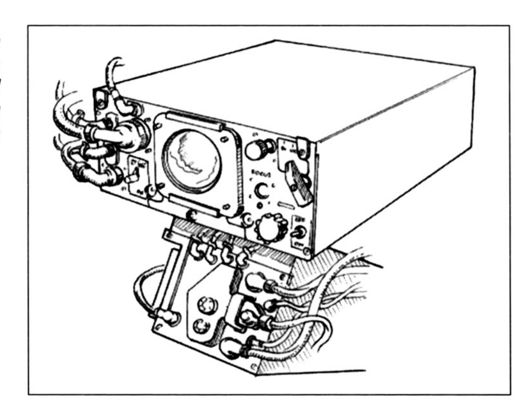
НАИБОЛЕЕ ОТЛИЧИВШИЕСЯ САМОЛЕТЫ «МОСКИТО»

Самым удачливым истребителем «Москито», если судить по количеству побед, является NF.XIII (зав. номер ММ466). В период с 30 июля 1944 г. по 21 марта 1945 г. нескольким экипажам из 488-й (позднее — из 409-й) эскадрильи удалось уничтожить на нем 11 немецких самолетов (девять Ju 88, Do 217 и Bf 110). В июле 1944 г. экипаж, состоявший из флайт лейтенанта Дж. Джемисона и флаинг офицера А. Крукиса, всего за 20 минут уничтожил четыре машины противника. В 488-й эскадрилье самолет имел бортовой код ME-R. На счету трех других истребителей «Москито» (одного NF.XVII и двух NF.XIX) по шесть побед.

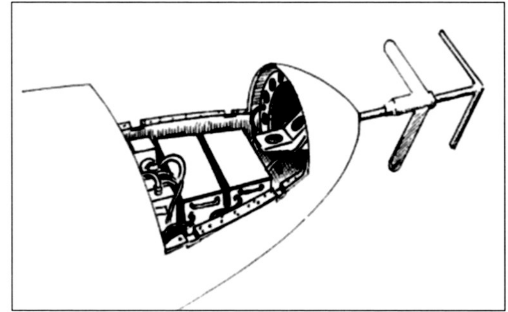
Рекорд наибольшего количества боевых вылетов, выполненных самолетом-разведчиком «Москито», принадлежит PR.IX (зав. номер LR422). Машина принадлежала 540-й эскадрилье: она 69 раз вылетала на задание (в первый раз — 16 августа 1943 г.). Второе место по праву занимает разведчик PR.IX (зав. номер LR423). За полтора года его экипажи 67 раз отправлялись в небезопасное путешествие над Германией и оккупированными странами Европы (в первый раз — 9 ноября 1943 г.). Машина летала в составе 544-й эскадрильи. Полностью окрашенная в голубой цвет, она не имела бортового кода. В самом конце войны на фюзеляже левее знака национальной принадлежности нанесли черной краской код L1.

Среди дневных бомбардировщиков рекордсменом является B.IV (заводской номер DZ408) с бортовым кодом GB-F (позднее — GB-H) из 105-й эскадрильи. Он успел выполнить 26 боевых вылетов (кроме того, дважды он вылетал на задание, но возвращался из-за отказов) днем, а затем еще 26 — ночью. Из ночных бомбардировщиков «Москито» наибольшее количество боевых вылетов совершил B.IX (зав. номер LR503) из 109-й (впоследствии — из 105-й) эскадрильи, прибывший в боевое подразделение 28 мая 1943 г. Любопытно, что в 105-й эскадрилье он нес тот же бортовой код, что и упомянутый выше дневной бомбардировщик B.IV (GB-F). Рекорд LR503 (и вообще для «Москито» как типа самолета) — 213 боевых вылетов на бомбометание. Еще шесть ночных бомбардировщиков «мосси» выполнили по 100 и более заданий. В конце концов самолету LR503 не повезло: 10 мая 1945 г., совершая пропагандистское турне по Канаде, машина разбилась. Вместе с ней погиб экипаж (флайт лейтенант М. Бриггс и флаинг офицер Дж. Бейкер), который выполнил 107 боевых вылетов на LR503.

Наиболее известным истребителем-бомбардировщиком «Москито» считается FB.VI (заводской номер LR385). Он совершил 104 боевых вылета в составе 21-й и 487-й эскадрилий.



Индикатор радиолокатора AI Mk.VII устанавливался в кабине оператора



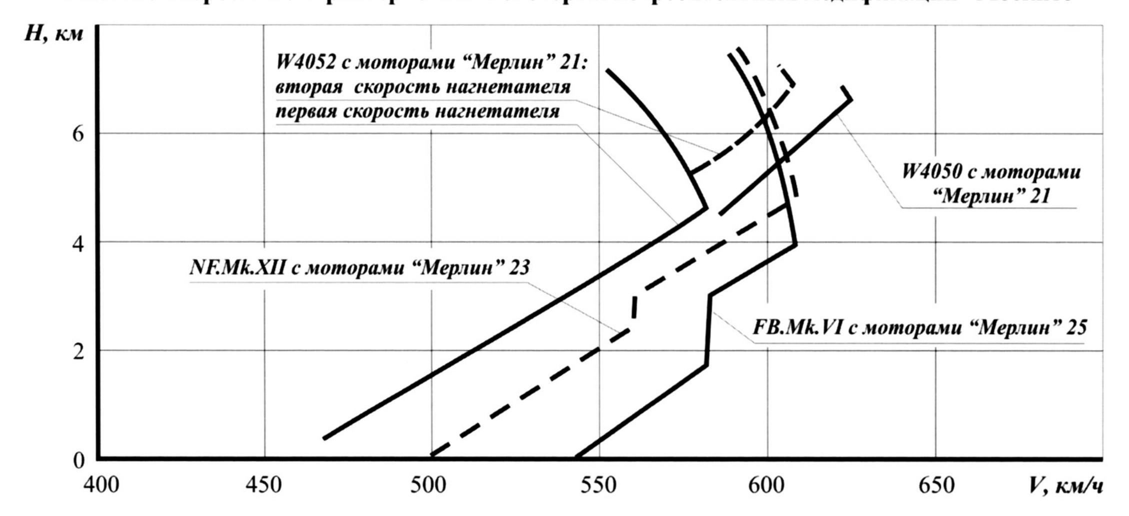
Установка блоков прибора «Серрат» Mk.II с антенной от локатора AI Mk.IV в носовом коке истребителя-«интрудера»

сти — 1900 км и практический потолок 10 700 м. Скороподъемность у земли возросла до 680 м в минуту. Первые истребители NF.30 передавались в 219, 406 и 410-ю эскадрильи в июне — августе 1944 г.

Последним вариантом ночного истребителя «Москито», поступившим на вооружение английских ВВС уже после окончания боевых действий, стал NF.36. Этот тип машины отличался от предшественника главным образом составом оборудования (различные радиолокаторы, системы слепой посадки и т.п.), а силовая установка и планер практически не изменились по сравнению с последними NF.30, оснащенными двигателями «Мерлин» 113. Масса пустого самолета составляла 6080 кг, перегрузочная — 9800 кг, максимальную скорость 655 км/ч он развивал на высоте 9150 м, а его потолок равнялся 11 500 м. Ночные истребители NF.36 строились серийно в период с июня 1945 г. по март 1948 г. Всего было выпущено 162 машины, которые составляли основу ночной истребительной авиации Великобритании вплоть до появления реактивных машин аналогичного назначения в первой половине 50-х годов.

Следующая серийная версия ночного истребителя NF.38 не была принята на вооружение английских ВВС, хотя самолеты этого типа выпускались в 1948–1950 гг. Машины оснащались моторами «Мерлин» 114A и радиолокаторами AI.Mk.IX. В послевоенное время устойчивость новейших вариантов «Москито» в продольном движении получила иную, негативную оценку. В связи с этим Министерство авиации предпочло продать 54 истребителя NF.38 Югославии. Остальные 47 машин имели самую различную судьбу. Часть из них переоборудовали в метеоразведчики, заменив бульбовидный нос фюзеляжа с антенной локатора на остекленную кабину оператора. Другие машины стали использоваться в качестве учебных для

Высотно-скоростные характеристики некоторых истребительных модификаций “Москито”



подготовки резервистов, а оставшиеся закончили свои дни на отдаленных неиспользуемых стоянках аэродромов. Истребитель NF.38 (заводской номер VX916) был последним, 7888-м по счету самолетом «Москито».

КОЛИЧЕСТВО ПОСТРОЕННЫХ САМОЛЕТОВ «МОСКИТО» ЗА ПЕРИОД ВОЙНЫ

Фирма	1941	1942	1943	1944	1945	Всего (до 1.06.45)
«Де Хевилленд», Хатфилд	20	389	806	1202	637	3054
«Де Хевилленд», Ливсден	–	54	379	586	371	1390
«Стандарт Моторс», Ковентри	–	–	42	470	404	916
«Персиваль Эркрафт», Лутон	–	–	–	49	149	198
«Эрспид», Портсмут	–	–	–	–	12	12
«Де Хевилленд», Торонто	–	–	90	419	523	1032
«Де Хевилленд», Сидней	–	–	1	27	80	108
Всего по годам	20	443	1318	3753	2176	6710

Примечание. После окончания боевых действий в Европе, кроме того, построено в Великобритании: в 1945 г. — 731, в 1946 г. — 118, в 1947 г. — 85, в 1948 г. — 55, в 1949 г. — 28, в 1950 г. — 54 самолета «Москито». В Канаде после окончания боевых действий построено два самолета, в Австралии — 105 самолетов. Общий объем выпуска, таким образом, составил 7888 машин. Обычно указываемая во многих источниках цифра (7781 самолет) не учитывает австралийское и канадское послевоенное производство.

FBVI из 21-й аэ ищет пусковые ФАУ-1

Летчики рисуют бомбочки на носу

Глава 3

ОСОБЫЕ МОДИФИКАЦИИ «МОСКИТО»

«Морские» варианты

Выдающиеся боевые качества самолета «Москито» вполне закономерно вызвали заинтересованность руководителей Адмиралтейства. Компания «Де Хевилленд» в конце лета 1943 г. получила полуофициальный заказ на проработку палубного варианта торпедоносца-разведчика и, возможно, истребителя. В октябре серийный «Москито» FB.VI (заводской номер LR359) срочно переоборудовали для выполнения летных экспериментов. С машины сняли пулеметно-пушечное вооружение, усилили фюзеляж в месте крепления посадочного гака. Кроме того, моторы «Мерлин» 25 форсировали по наддуву и снабдили четырехлопастными винтами диаметром 3,8 м.

Первые экспериментальные полеты были выполнены в ноябре 1943 г. на авиабазе Фарнборо. Позднее они были продолжены на авиабазе Аброут, где имелась модель полетной палубы авианосца в натуральную величину с полным набором аэрофинишеров и аварийных барьеров. Специально приглашенный из летно-испытательного центра Боскомб Даун пилот Э. Браун приступил к отработке особых способов взлета, обеспечивавших минимальную длину разбега. Он постарался как можно дольше удерживать самолет на «трех точках». В результате Брауну удавалось взлетать в условиях полного штиля, использовав всего 190 м полосы. При этом взлетная масса машины составляла 7260 кг. Если ее увеличивали до 9070 кг, то длина разбега также возрастала до 250 м.

Браун рекомендовал выдерживать скорость планирования при заходе на посадку на уровне 167–170 км/ч, а посадочную — 150 км/ч (учитывая крутую «авианосную» траекторию снижения и необходимость обеспечения ухода на второй круг). В начале марта 1944 г. на авиабазе Фарнборо появился второй экземпляр опытной палубной машины, также «конвертированный» из истребителя-бомбардировщика «Москито» FB.VI (заводской номер LR387).

27 марта 1944 г. приступили к выполнению реальных взлетов-посадок на авианосец «Индефатигейбл». Первые эксперименты Браун выполнял при минимально допустимой массе машины, с учетом возможности ухода в случае неудачи на ближайший береговой аэродром. К моменту появления «Москито» авианосец развернулся против ветра и дал полный ход. Пилоту по радио передали, что скорость воздушного потока над палубой составляет 74 км/ч. Браун, которому прежде не приходилось садиться на корабль, вполне уверенно выполнил заход на посадку. «Мосси» захватил второй трос аэрофинишера и быстро остановился. Адмирал Портал, флаг-офицер Морского авиационного командования, поздравил Брауна с первой в истории авиации посадкой двухмоторного самолета на авианосец.

После дозаправки машину подготовили к взлету. Сравнительно большой размах крыла препятствовал старту по осевой линии, пришлось немного сместить самолет влево. Теперь левое колесо «Москито» оказалось в опасной близости от края полетной палубы. Требовалось очень оперативно реагировать на возможный разворот машины в процессе разбега. Старт с авианосца давал и определенные преимущества. Оперение даже неподвижного относительно палубы самолета обдувалось мощным воздушным потоком и являлось эффективным с самого начала

разбега. Его длина оказалась настолько малой, что непроизвольный разворот при взлете не успевал проявиться в опасных масштабах. «Москито» нормально оторвался от палубы.

В тот день LR359 пять раз садился и взлетал с авианосца «Индефатигейбл». Полетную массу машины постепенно увеличили до 8165 кг. Шестая посадка едва не закончилась катастрофой из-за разрушения посадочного гака. «Москито» чиркнул по полетной палубе, Браун успел дать газ, и самолет, едва не зацепив колесами за верхушки волн, отправился в сторону берегового аэродрома.

После усиления посадочных приспособлений с 9 мая 1944 г. приступили ко второму этапу отработки взлетов-посадок с палубы. На этот раз все прошло без происшествий. «Москито» уверенно взлетал и садился на «Индефатигейбл» с бомбами, подвесными баками и реактивными снарядами. Полетную массу машины довели до 9530 кг. Всего выполнили 19 успешных взлетов и посадок.

Вместе с тем в представленном варианте «Москито» подвергся обоснованной критике. Для авианосного самолета его закрылки имели слишком малую площадь, резиновая амортизация шасси не обеспечивала безопасной посадки при больших вертикальных скоростях подхода, а аварийный люк оказался слишком мал для быстрого покидания машины в случае вынужденной посадки на воду. В техническом задании N.15/44 Адмиралтейство сформулировало, каким оно хотело бы видеть облик палубного варианта «Москито» с учетом выявленных недостатков. Важнейшим отличием «морской» модификации должно было стать крыло со складывающимися консолями.

«Москито» FB.Mk.VI на палубе авианосца «Индефатигейбл»



Столь радикальная переработка оказалась возможной только после окончания войны. Два опытных торпедоносца-истребителя-разведчика «Москито» TF/TR.33 завод в Ливсдене построил в 1946 г. Силовая установка состояла из двух «Мерлинов» 25. Самолет оборудовался американским радиолокатором ASH, шасси с масляно-пневматической амортизацией и вооружался четырьмя пушками. Под фюзеляжем он мог нести 908-кг торпеду, бомбу или мину. В другом варианте имелась возможность подвески четырех 227-кг бомб: двух в фюзеляжном бомбоотсеке и еще двух под крылом. Подъем консолей производился вручную. В 1946–1947 гг. завод в Ливсдене построил 50 серийных TF/TR.33. Первые 13 машин имели нескладывающееся крыло. Самолет с заводским номером TW240 использовали для отработки второй серийной модификации палубного «Москито» TR.37. Важнейшее отличие этого варианта заключалось в установке радиолокатора ASV.XIII под удлиненным обтекателем. Завод «Де Хевилленд» в Честере построил 14 машин этого типа.

Еще одна «морская» модификация «Москито» предназначалась для транспортировки и боевого применения специального оружия «Хайболл» (Highboll). Оно представляло собой мину сферической формы с отсеченными по бокам сегментами. Важнейшей особенностью такой мины был способ доставки ее к цели. Самолет-носитель снижался до высоты 7–10 м над поверхностью воды, а сама мина раскручивалась относительно горизонтальной оси до 700–1000 об/мин. После отцепки мина многократно рикошетировала от водной поверхности. Достигнув цели, она теряла скорость от удара, погружалась, и на определенной глубине гидростатический взрыватель инициировал боевой заряд, включавший 200 кг торпекса.

Первоначально в качестве самолета-носителя избрали Бристоль «Бьюфорт» (Beaufort), но вскоре взгляд доктора Б. Уоллиса, автора идеи «Хайболла», обратился к более скоростному «Москито». 24 марта 1943 г. бомбардировщик B.IV (заводской номер DK290) прибыл в Хестон для переоборудования. Оно заключалось в установке специальных держателей для двух мин в бомбоотсеке, демонтаже ство-



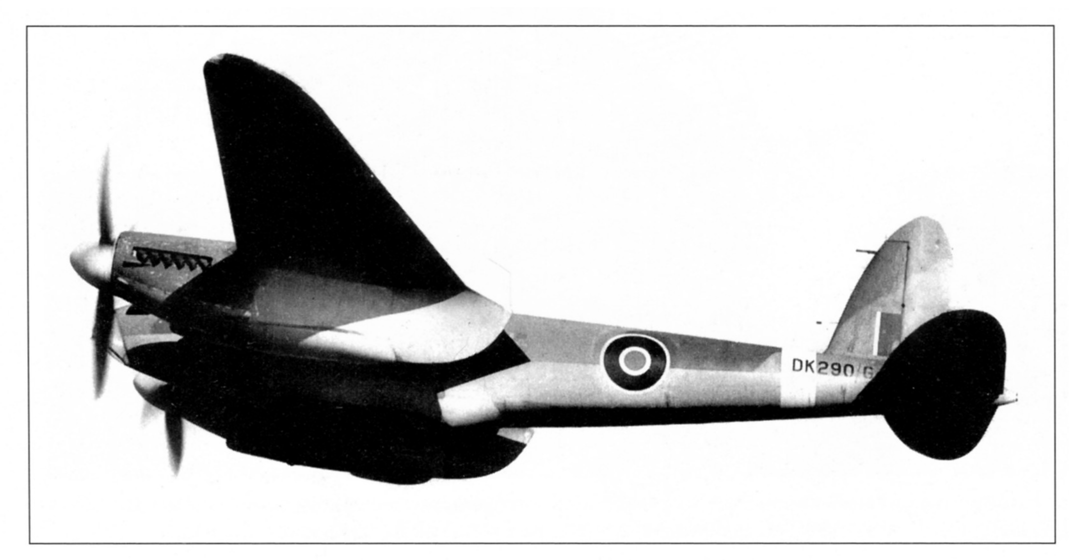
Взлет довольно большого двухдвигательного самолета осуществлен успешно

рок бомболюка и установке турбинки, вращавшейся от набегающего воздушного потока и раскручивавшей обе мины. Вскоре аналогичным образом переоборудовали еще несколько машин, а бомбардировщик DZ471 еще на заводе приспособили для применения «Хайболлов».

Специально сформированная 618-я эскадрилья под командованием летчика-испытателя С. Роуза приступила к тренировкам в апреле. С самого начала имелись в виду два класса целей: плотины и крупные военные корабли, в частности, германский линкор «Тирпиц», само существование которого лишало покоя лордов Адмиралтейства. Роуз взялся за дело всерьез: только за первый месяц тренировок самолеты эскадрильи выполнили около 130 полетов и сбросили 23 мины. Однако результаты трудно было назвать успешными. Конструкция «Хайболла» требовала усовершенствований (в частности, увеличения толщины стальной оболочки), недостаточно надежно работало устройство отделения. 10 мая Роуз сбросил 10 мин по кораблю-цели «Бонавенчер», половина из них сработала нештатно.

В ночь на 17 мая 1943 г. 19 «Ланкастеров», вооруженных минами «Хайболл» Mk.I, атаковали гидросооружения на территории Германии. Две дамбы получили сквозные пробоины, еще одна оказалась серьезно повреждена. Операция дорого обошлась англичанам: 8 «Ланкастеров» не вернулись на свой аэродром. Но и немцам пришлось несладко: волна наводнения смыла более тысячи человек, промышленность Рура заметно пострадала и снизила выпуск военной продукции.

Но одно дело — сбрасывать «Хайболлы» на гладкую речную поверхность, и совсем другое — применять их над морем.



Бомбардировщик DK290 с хайболлами



Прототип палубного самолета «Москито» FB.Mk.VI заводской номер LR359 с четырехлопастными винтами, посадочным гаком, нескладывающимся крылом и пока еще «сухопутными» амортизационными стойками шасси

Направление волнения долгое время путало все карты, мины то меняли курс, то зарывались в воду. В ходе экспериментов с «москитными» «Хайболлами» конструктор менял конфигурацию мин, направление и скорость их вращения. Наконец что-то стало получаться. Появился вариант «Хайболл» Mk.II, пригодный для применения на море при волнении до 5 баллов.

Английское командование, однако, никак не могло решиться применить новое оружие против кораблей противника. Оно опасалось, что немцы, узнав секреты «Хайболла», создадут свою версию и причинят затем флоту союзников серьезный ущерб. В августе 1943 г., наконец, 618-я эскадрилья получила боевой приказ: атаковать подводные лодки противника, ис-

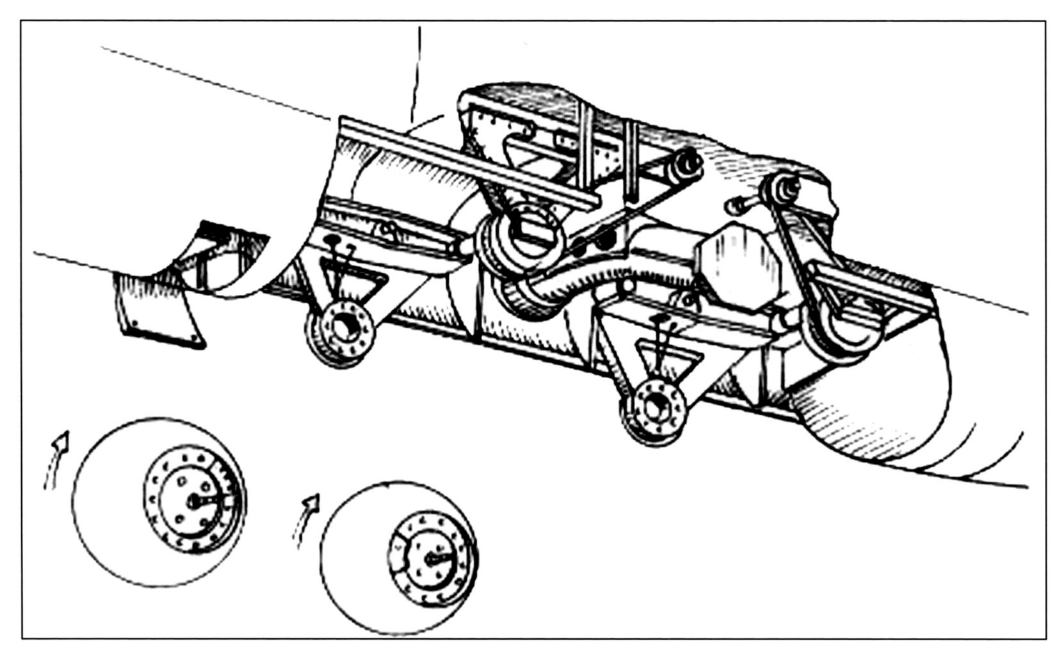


Схема устройства специального оружия «Хайболл»

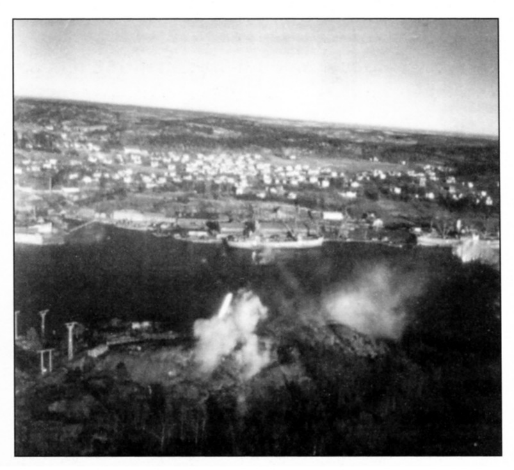
Для отработки применения «Хайболла» переоборудовали бомбардировщик B.Mk.IV заводской номер DK290, у которого в подфюзеляжной гондоле смонтировали два механизма подвески и раскрутки прыгающих мин



Прототип торпедоносца, «конвертированный» из истребителя-бомбардировщика «Москито» FB.VI заводской номер LR387, получил складное крыло и торпедодержатель под фюзеляжем



Атакована немецкая подводная лодка



Нанесение удара «Москито» из эскадрильи Берегового командования по одному из норвежских портов

пользуя «Хайболлы» без их раскрутки... в качестве глубинных бомб. После 35 безрезультатных боевых вылетов это задание отменили.

В конце 1943 г. возникла новая идея: использовать «Хайболлы» против скальных укрытий-тоннелей для немецких подводных лодок. В ходе тренировок командир эскадрильи Лонгботтом «закатил» четыре из двенадцати сброшенных мин в тоннель неподалеку от Хейверфорда. Для проверки поражающего эффекта два «Хайболла» подорвали и убедились в том, что подлодка, будь она на базе, наверняка оказалась бы уничтожена.

Однако до практического применения дело так и не дошло. Моральный дух подразделения от вынужденного безделья заметно упал, поэтому командование, чтобы разрядить обстановку, разрешило экипажам 618-й боевые вылеты на машинах, принадлежавших 248-й эскадрилье. В одном из таких полетов С. Роуз погиб.

В июле 1944 г. решили применить «Москито» с «Хайболлами» на Тихоокеанском театре войны. Машины доработали, установив дополнительную броню, моторы «Мерлин» 25, новые лобовые стекла по типу истребительных и... посадочные гаки. Теперь особое подразделение должно было летать с авианосцев. В эскадрилью направили десяток FB.VI для тренировочных полетов и столько же «Барракуд» (Barracuda) для отработки взлетов-посадок на авианосец. Обучение велось интенсивно, в результате шесть «Барракуд» получили повреждения, а еще одна упала в море при неудачной посадке на авианосец «Раджа».

К октябрю все было готово. Конвойные авианосцы «Фенсер» и «Страйкер» приняли 24 «Москито» B.IV, оборудованных для применения «Хайболлов», а также еще три приданных разведчика PR.XVI. 23 декабря 1944 г., после 54-суточного перехода, корабли прибыли в Мельбурн. И снова тренировки, тренировки, ожидание... Прошли март, апрель, май. Война близилась к концу, а приказа все не было. И вот, наконец, 29 июня командир 618-й получил распоряжение... о расформировании эскадрильи и уничтожении всего оборудования, связанного с устройствами «Хайболл».

По окончании Второй мировой войны эксперименты, связанные с дальнейшей доводкой «Хайболла», были продолжены в Англии на самолетах «Москито» TR.33 и «Си Хонит» (Sea Hornet).

Производство «Москито» в Канаде

После дюнкеркской катастрофы 1940 г. руководство «Де Хевилленд» стало всерьез подумывать о переносе основной деятельности фирмы в Канаду. Массированные налеты германской авиации справедливо считались неизбежными, а их последствия переоценивались. Джеффри Де Хевилленд полагал, что удары Люфтваффе могут подорвать производство самолетов в Хатфилде, в то время как военная ситуация, напротив, требовала его расширения.

29 декабря 1940 г. канадский министр вооружения и снабжения С.Д. Хоу, приглашенный вместе с другими руководите-

лями Британского Содружества в Ланлей на показ новейших английских боевых самолетов, впервые увидел «Москито» своими глазами. Красавица машина произвела на Хоу большое впечатление, и после непродолжительных консультаций с руководителями «Де Хевилленд» об особенностях технологических процессов, применяемых при постройке самолета, он стал горячим сторонником организации производства «мосси» в Канаде. Благо, «Де Хевилленд» имела в этой стране филиал в Даунсвью — пригороде Торонто. Однако дело застопорилось до лета 1941 г., поскольку «Де Хевилленд оф Канада» (DHC — de Havilland of Canada) уже имела заказ на постройку более 400 тренировочных самолетов «Тайгер Мот» (Tiger Moth).

Весной 1941 г. руководство «Де Хевилленд» провело переговоры с представителями североамериканской компании «Кертисс-Райт» (Curtiss-Wright) о возможности серийной постройки «Москито» в США. Специалисты «Кертисс» выполнили инженерную оценку трудоемкости постройки «мосси»: по их мнению, затраты на производство одной машины при темпе выпуска 140 самолетов в месяц составляли 14 000 часов. Американцы скептически отнеслись к долговечности конструкции. Не слишком убедила их и концепция скоростного невооруженного бомбардировщика. Воздушный корпус Армии США нуждался скорее в самолетах-разведчиках, однако требования к ним еще окончательно не сформировались. В результате фирма «Кертисс» отказалась от идеи постройки английской машины в США (вероятно, затронут был и престиж компании).

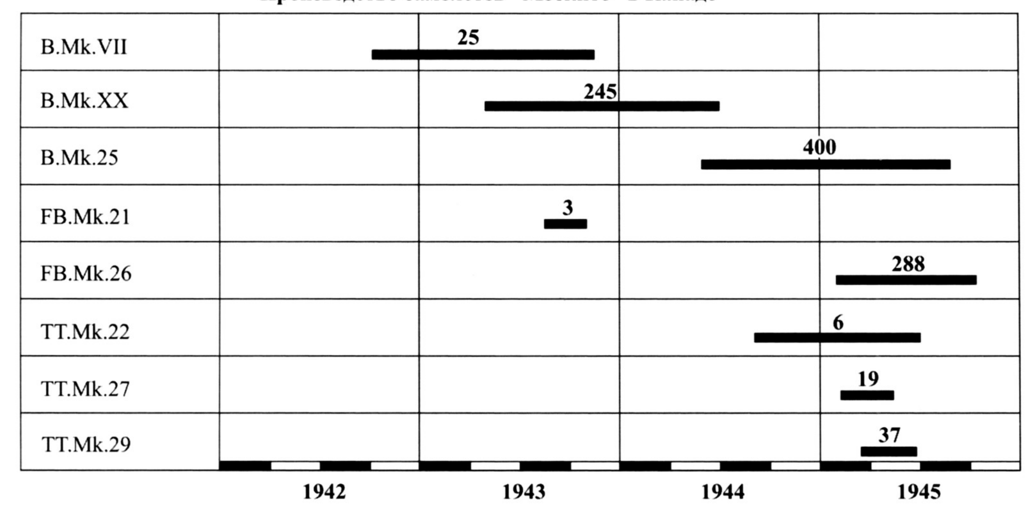
Зато канадцы согласились. В июле 1941 г. было принято принципиальное решение о том, что правительства Великобритании и Канады совместно закажут DHC не менее 400 бомбардировщиков по типу «Москито» B.IV. Финансирование постройки в рамках программы ленд-лиза взяло на себя правительство США.

В октябре 1941 г. около 3000 микрофильмированных чертежей отправились через Атлантику на пароходе. Образцы наиболее сложных и ответственных деталей и узлов, таких как фюзеляж, лонжероны крыла и т.п., решили, кроме того, послать «в натуре». В Канаду отправился также и ведущий инженер завода в Хатфилде по производству «Москито» Х. Поуви. Его задачей было оказание помощи в области технологии и организации производства. Поуви отлично справился с поручением. Более того, часть его новых технологических идей, впервые реализованных в Канаде, вроде инфракрасной сушки склеенных деталей, впоследствии внедрили на головных предприятиях в Англии. Большую роль сыграли и местные специалисты: главный инженер DHC В.Д. Хантер и начальник производства выходец из Украины В.Я. Якимюк.

В мае 1942 г. количество заказанных DHC самолетов «Москито» увеличилось до 1500 единиц. Подготовка к серийному производству бомбардировщика вступи-



Бомбардировщик B.Mk.XX канадской постройки (заводской номер KA564). Английские ВВС получили 135 таких машин



ла в заключительную фазу. 11 сентября из Ливерпуля отправилось судно, на борту которого в огромных ящиках находился разобранный бомбардировщик B.IV серии ii (заводской номер DK287). Его планировалось использовать в Канаде в качестве эталонного.

Спустя две недели, 24 сентября 1942 г., первый построенный DHC бомбардировщик, получивший обозначение «Москито» B.VII (канадская копия B.IV), поднялся в воздух под управлением шеф-пилота компании Р. Спредброу. 27 сентября в Даунсвью прибыл Дж. Де Хевилленд-младший, который принял участие в испытаниях головного бомбардировщика (заводской номер KB300).

Важнейшее отличие канадского варианта от английского заключалось в силовой установке: на B.VII устанавливались моторы «Мерлин» 31 производства фирмы «Паккард Кар Компании» (Packard Car Company), которые выпускались по лицензии «Роллс-Ройса» в США. Эти двигатели имели взлетную мощность 1300 л.с. Не сразу удалось обеспечить высокую надежность канадских «Москито». 1 декабря 1942 г. второй бомбардировщик (заводской номер KB301) совершил вынужденную посадку из-за отказа обеих гидропомп. В связи с трудностями освоения производство разворачивалось медленно. Бомбардировщики B.VII были выпущены серией в 25 единиц и строились вплоть до октября 1943 г. Шесть машин этого типа впоследствии переделали в фоторазведчики и передали в ВВС США под обозначением F-8. Все они применялись исключительно в качестве учебных на Североамериканском континенте.

Следующим вариантом «Москито», построенным в Даунсвью, стал бомбардировщик B.XX. Он выпускался серийно с мая 1943 г. по июль 1944 г. Всего изготовили 245 самолетов этого типа, причем первые 80 машин оснастили моторами «Мерлин» 31, а остальные — «Мерлин» 33 (американская копия «Мерлина» 23) взлетной мощностью 1390 л.с. Другие отличия канадских бомбардировщиков «Москито» от английских заключались в использовании серийного канадского и американского оборудования и приборов.

Английским ВВС было передано 135 самолетов B.XX, 34 из них переоборудовали в разведчики F-8 и передали ВВС США, восемь машин разбились в ходе испытательных полетов, а остальные достались канадским Королевским ВВС (RCAF — Royal Canadian Air Force). Специально для перелета через Атлантику B.XX укомплектовывали дополнительным подвесным баком емкостью 908 л в фюзеляжном бомбоотсеке. Машины перегонялись по маршруту Гренландия — Исландия — Шотландия. В Великобритании самолеты проходили тщательную проверку, одновременно силами 13-го подразделения обслуживания (13 OTU) производилась замена канадских однослойных лобовых стекол фонаря английскими триплексами.

Первой в британских ВВС получила бомбардировщики B.XX 139-я эскадрилья, приступившая к боевым полетам на

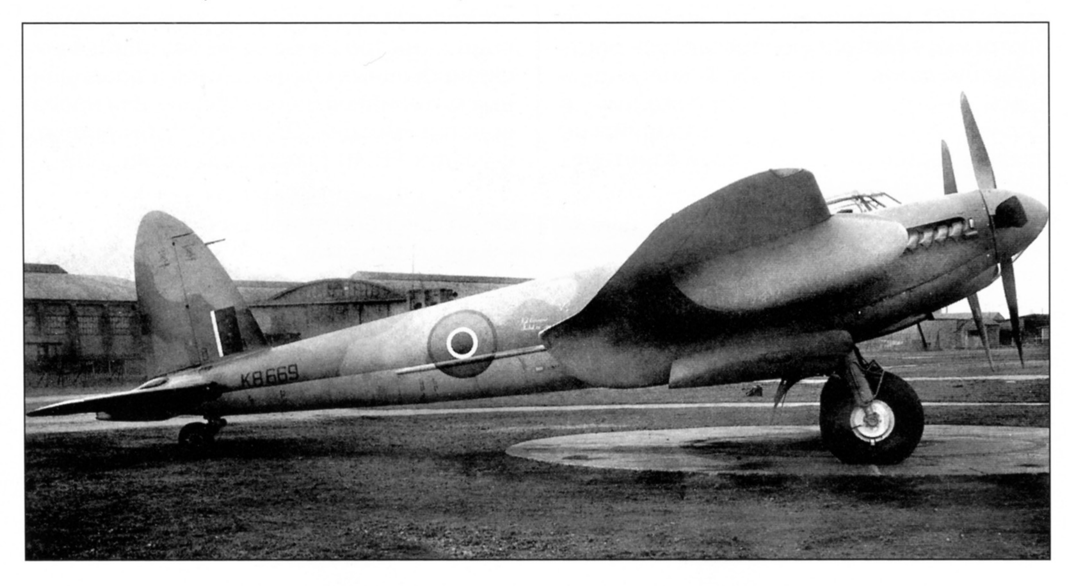


Истребитель-бомбардировщик FB.Mk.21, изготовленный в пригороде Торонто, впоследствии был переделан в учебно-тренировочный самолет

них в декабре 1943 г. Часть машин этого типа англичане впоследствии оснастили мощной навигационной радиолокационной станцией H2X американской постройки, которую смонтировали в носовом коке фюзеляжа.

Начиная с июля 1944 г. «Де Хевилленд оф Канада» приступила к производству наиболее массового варианта — бомбардировщика B.25. Эта модификация «Москито», в отличие от предшествовавших, оснащалась моторами Паккард «Мерлин» 225 (воспроизведение «Мерлина» 25 на детройтском заводе в США) взлетной мощностью 1620 л.с. Новая силовая установка позволила заметно увеличить бомбовую нагрузку машины — до 1816 кг. «Семерка» и «двадцатка» брали вдвое меньше бомб. Из 400 построенных B.25 только 38 достались канадским ВВС, а 343 бомбардировщика отправились за океан, в метрополию. Там они поступили на вооружение 139, 162, 163, 608 и 614-й эскадрилий. Часть машин оборудовали для применения тяжелой авиабомбы «куки» массой 1816 кг. Последний «двадцать пятый» был выпущен заводом в Даунсвью в июле 1945 г.

В сентябре 1944 г. канадский филиал «Де Хевилленд» освоил постройку истребителя-бомбардировщика FB.21, представлявшего собой копию FB.VI с моторами «Мерлин» 31. Его выпустили очень малой серией — всего три единицы, а затем перешли к производству подобного «Москито» FB.26, но с двигателями «Мер-



«Москито» B.Mk.25 с двигателями Паккард «Мерлин» 225 взлетной мощностью 1620 л.с. Английские королевские ВВС получили 343 самолета этого типа

лин» 225. Самолеты этого типа строились с февраля по август 1945 г. В июле завод в Даунсвью достиг пика производства — удалось построить 73 истребителя-бомбардировщика. Общий объем выпуска «двадцать шестых» составил 288 машин, еще 37 самолетов достроили в варианте учебно-тренировочных Т.29. Как и более ранние Т.22 (6 единиц с моторами «Мерлин» 31) и Т.27 (19 единиц с моторами «Мерлин» 225), учебные машины Т.29 в основном повторяли конструкцию аналогичного английского варианта T.III.

Судьба последних серийных канадских «Москито» оказалась непростой. Англичане для своих ВВС на Ближнем Востоке приобрели всего 71 истребитель-бомбардировщик FB.26, а 191 машину этого типа приняли на вооружение канадские ВВС (остальные были потеряны в процессе испытаний). Вскоре выяснилось, что у Канады, для которой после окончания Второй мировой войны практически исчезли противники, пропала нужда в таком количестве боевых самолетов. Вскоре почти все «Москито» оказались выведены из состава RCAF и собраны на базы хранения. Производство «Москито» на заводе в Даунсвью завершилось в октябре 1945 г. выпуском 1034-й по счету машины.

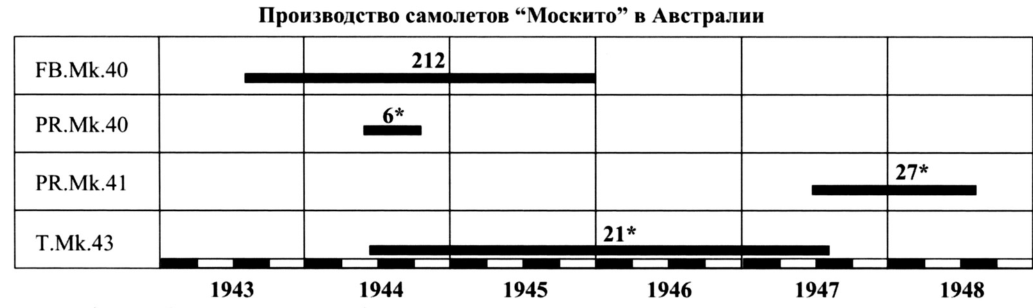
Производство «Москито» в Австралии

Если организация серийного выпуска «Москито» в Канаде преследовала цель обеспечить машинами этого типа прежде всего ВВС метрополии, то налаживание постройки в Австралии объяснялось местными нуждами. Фирма «Де Хевилленд» и здесь имела филиал, расположенный в Сиднее. В марте 1942 г. австралийское правительство заявило о своей заинтересованности в производстве истребительно-бомбардировочного варианта «Москито» для Королевских австралийских ВВС (RAAF — Royal Australian Air Force). После консультаций, позволивших решить проблемы финансирования (на первом этапе Министерство авиации Великобритании предоставило кредит фирме «Де Хевилленд-Сидней»), начало производства австралийских «мосси» наметили на август 1943 г.

В мае 1942 г. около 3000 чертежей и 250 фотографий важнейших узлов «Москито» FB.VI отвезли «Либерейтором» в Австралию. В июне морем был отправлен истребитель F.II (заводской номер DD664), который использовали в качестве эталона. Только 17 декабря после сборки и тщательной проверки он поднялся в воздух с сиднейского аэродрома под управлением шеф-пилота Б. Роуза. В марте 1943 г., после замены моторов американскими «Мерлинами» 31 и номера — австралийским A52-1001, машина вновь поступила на испытания. Март в Австралии — это осень, и проверка изрядно затянулась из-за погодных условий.

Между тем руководство сиднейского филиала приняло решение помимо истребительно-бомбардировочного варианта строить ночной истребитель с высотными моторами «Мерлин» 69 и собственный учебно-тренировочный самолет. Вскоре из Хатфилда в Австралию стали поступать чертежи T.III и NF.X (нереализованного в Англии проекта).

Неритмичные поставки оборудования и моторов из США вскоре поставили всю программу под угрозу. На сиднейском заводе катастрофически не хватало квалифицированных специалистов и авиационных материалов, необходимых для производства «мосси». Для того чтобы поднять в воздух FB.40 (заводской номер A52-1),



* переоборудованы из FB.Mk.40



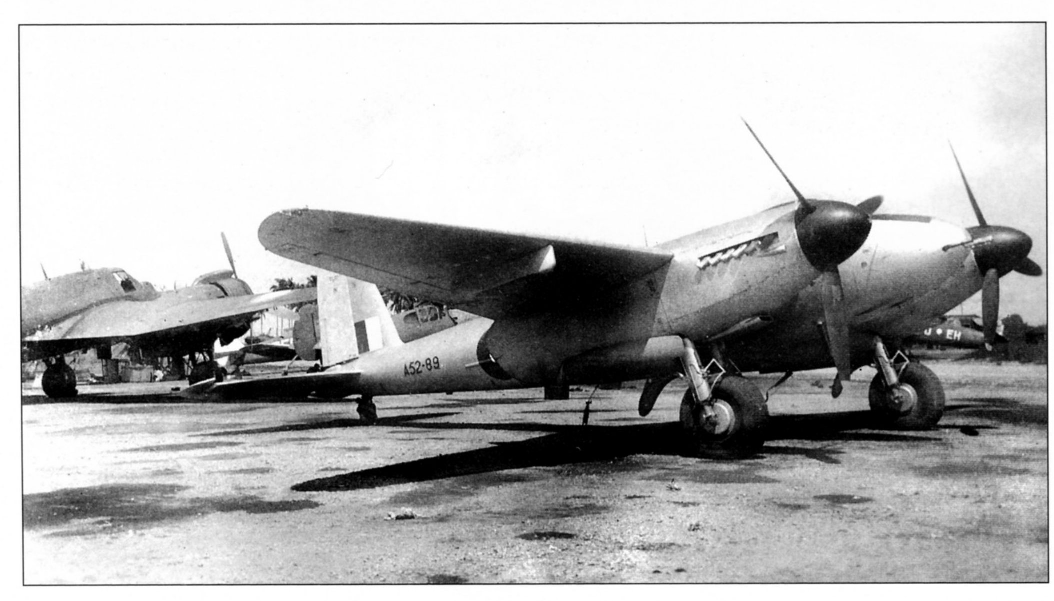
На вооружении 1-й эскадрильи Королевских австралийских ВВС состояли истребители-бомбардировщики FB.Mk.VI, построенные в Великобритании, и FB.Mk.40 местной постройки

пришлось переставить на него двигатели с экс-английского F.II. И все же первый построенный фирмой «Москито» взлетел 23 июля 1943 г., пилотируемый летчиком-испытателем Г. Ли.

Многочисленные трудности отодвинули появление следующей серийной машины до апреля 1944 г. За ней последовали еще две в мае и одна в июне. Камнем преткновения оказалось изготовление качественного формальдегидного клея из местного сырья. В ходе статических испытаний крылья и фюзеляжи австралийских «Москито» первое время разрушались задолго до перехода к максимально допустимым нагрузкам. Положение стало исправляться только со второй половины 1944 г. Серия истребителей-бомбардировщиков FB.40 насчитывала 212 машин, первая сотня оснащалась моторами «Мерлин» 31, а остальные — «Мерлинами» 33.

Шесть самолетов из первой сотни позднее переоборудовали в фоторазведчики PR.40, а еще 21 — в учебно-тренировочные T.43 с заменой у последних моторов на «Мерлины» 33.

Фоторазведчики PR.40 оказались наиболее полезными для австралийских ВВС в период войны. Объем внутренних баков у этих машин увеличился до 2890 л (у ис-



Истребитель-бомбардировщик «Москито» FB.Mk.40 австралийского производства

требителей-бомбардировщиков всего 2330 л). С двумя подкрыльевыми 454-литровыми баками максимальная дальность полета составляла 4800 км. Фотооборудование было представлено тремя плановыми и двумя перспективными аппаратами, вооружение отсутствовало. В отличие от английских разведчиков, у австралийских PR.40 (а позднее и у PR.41) носовая часть фюзеляжа оставалась незастекленной и использовалась для размещения двух фотокамер. В боевых действиях против японцев принимала участие 1-я эскадрилья RAAF, вооруженная FB.40 и английскими FB.VI, а также 87-я эскадрилья на самолетах PR.XVI.

К моменту капитуляции Японии завод в Сиднее успел выпустить 108 самолетов «Москито». Кроме них, австралийские ВВС получили еще 76 машин, построенных на английских предприятиях: один F.II, 14 T.III, 38 FB.VI и 23 PR.XVI. Развернуть производство FB.42 с моторами «Мерлин» 69 австралийцы не успели (был построен только один опытный самолет). Вместо этого часть «сороковок» в 1947–1948 гг. модернизировали путем оснащения «Мерлинами» 69 с одновременной сменой «амплуа» — все 27 переоборудованных машин стали разведчиками PR.41.

По меньшей мере, два «Москито» австралийской постройки проходили испытания в Англии, а пять машин были переданы новозеландским ВВС (один FB.40 и четыре T.43).

Конструкция бомбардировщика B.Mk.IV «Москито»

Самолет представлял собой цельнодеревянный двухместный двухмоторный среднеплан с убирающимся шасси. Масса пустой машины составляла 6262 кг, нормальная взлетная с 908 кг бомб и 1800 кг горючего — 9316 кг.

Крыло самолета с профилем RAF-34 по всему размаху — неразъемное двухлонжеронное с работающей обшивкой. Его площадь равнялась 42,18 м², а размах — 16,52 м. Хорда крыла у фюзеляжа — 3,75 м, хорда на конце крыла — 1,17 м. Угол поперечного V — всего 1,5º, угол стреловидности по передней кромке консоли — 2,5º. Лонжероны коробчатого сечения склеивались из еловых планок, облицованных фанерными березовыми стенками. В каждом полукрыле имелось по семнадцать нервюр (нумерация их начиналась с нулевой от оси фюзеляжа). Нервюры были двух видов: коробчатого сечения, с полками из еловых брусков и стенками из фанеры, и облегченные — в виде открытой коробки с одной стенкой из фанеры и полками из ели. Обшивка крыла выклеивалась из бакелитовой березовой фанеры и крепилась к каркасу на клею с дополнительной фиксацией шурупами. Верхняя обшивка между лонжеронами выполнялась двухслойной из шестимиллиметровой фанеры с про-



Заготовительный цех завода в Хатфилде. Производится раскройка элементов нервюр



Совершает посадку прототип учебно-тренировочной машины «Москито» Т.Мk.43

дольными еловыми стрингерами между слоями, что обеспечивало необходимую жесткость. Поверх фанеры наклеивалось аэрополотно, которое грунтовалось, покрывалось несколькими слоями лака и тщательно зашкуривалось. Все поверхности были исключительно гладкими без каких-либо намеков на головки винтов или заклепок, стыковочные швы также практически отсутствовали. Съемные панели обшивки нижней поверхности крыла были трехслойными (слой трехмиллиметровой фанеры, слой бальзы, второй слой фанеры), они окантовывались металлическими уголками и крепились к лонжеронам на винтах. Там, где нижние поверхности обшивки были несъемными (начиная от шестой нервюры до законцовки крыла), их изготавливали из шестимиллиметровой фанеры с добавлением усиливающих



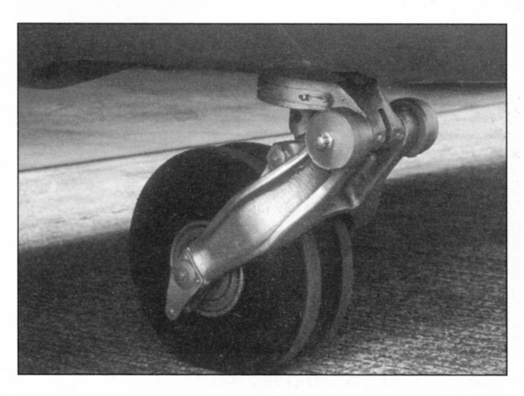
Сборка фюзеляжа «Москито». Внутренняя обшивка половины фюзеляжа выполнена, приклеены усиливающие элементы. Теперь необходимо уложить фрагменты из бальзы, залить все это фенолформальдегидным клеем и наложить внешнюю обшивку, а затем — под пресс



Левая мотогондола бомбардировщика с двигателем «Мерлин» 23

стрингеров и заполнением межстрингерного промежутка бальзой. Внешние части носка крыла за мотогондолами собирались отдельно, причем количество D-образных дужек, образующих каркас носка, заметно превышало число нервюр в межлонжеронном пространстве.

В крыле между лонжеронами и нервюрами симметрично монтировались 10 бензобаков из дюралевого сплава, протектированных слоем невулканизированной резины. Общий объем баков составлял 2450 л. Имелась возможность увеличения запаса топлива путем подвески подкрыльевых баков одного из трех



Хвостовая самоориентирующаяся опора шасси с цельнорезиновым (бескамерным) колесом

типоразмеров и вкладных бензобаков в бомбоотсеке.

Каркас щелевых элеронов на серийных самолетах — металлический, а закрылков — цельнодеревянный с фанерной обшивкой. Элероны первых опытных машин собирались из деревянных брусков и обтягивались полотном. Их общая площадь равнялась 3,2 м^2. Закрылки занимали всю заднюю часть крыла между элеронами, мотогондолами и фюзеляжем. Площадь закрылков составляла 4,72 м^2, максимальный угол их отклонения — 45°.

Овальный в сечении фюзеляж собирался из двух половин, состыкованных в вертикальной плоскости. Максимальная ширина фюзеляжа — 1,35 м, высота (без фонаря кабины) — 1,67 м. Поперечный набор фюзеляжа состоял из семи шпангоутов, которые изготавливались из еловых планок и окантовывались бакелитовой фанерой. Обшивка фюзеляжа повсюду — толстая двухслойная фанерная с еловыми стрингерами и бальзовым наполнителем в пустотах между ними. Прослойка исключала появление волнистости и повышала устойчивость обшивки ко всем видам напряжений. Соединение половин фюзеляжа выполнялось на замке «ласточкин хвост» с дополнительной фанерной прокладкой изнутри. После сборки весь фюзеляж оклеивался полотном, грунтовался и покрывался лаком. Средняя секция крыла проходила сквозь фюзеляж и крепилась к нему с помощью четырех мощных металлических узлов. Для установки крыла нижняя часть фюзеляжа между вторым и третьим шпангоутами выполнялась отъемной. Входной люк в кабину экипажа был прорезан в передней нижней части фюзеляжа.

Каркас фонаря кабины изготовлялся из стальных труб и крепился к фюзеляжу на болтах. Лобовое стекло на бомбардировщике состояло из двух половин, соединенных под углом. Каждая из половин была двухслойной, в полете через щель между слоями продувался горячий воздух. Это исключало обледенение в неблагоприятных погодных условиях. Аналогичным образом было устроено переднее плоское стекло в носовой части фюзеляжа. На боковых панелях фонаря кабины имелись две форточки.

Хвостовое оперение — свободнонесущее, с фанерной обшивкой цельнодеревянных стабилизатора и киля. Размах стабилизатора — 6,33 м, площадь гори-

зонтального оперения — 7,29 м^2. Площадь киля с рулем направления — 2,72 м^2. Каркас рулей высоты и направления выполнялся из дюралевых профилей и обтягивался полотном. Все рулевые поверхности оснащались триммерами.

Основные опоры шасси — двухстоечные, полностью взаимозаменяемые. Ширина колеи — 4,88 м. Шасси самолета имело резино-пластинчатую амортизацию. Уборка основных опор производилась гидроцилиндрами в мотогондолы, хвостовое колесо только частично скрывалось в фюзеляже. Створки ниш основных стоек шасси не имели никаких устройств для открывания. При выпуске основных стоек арматура из толстых металлических прутьев, закрепленная на опорах шасси, попросту раздвигала створки и преодолевала усилие закрывающих пружин. На основных опорах шасси применялись колеса фирмы «Данлоп» с пневматическими тормозами.

Силовая установка машины состояла из двух V-образных двенадцатицилиндровых двигателей жидкостного охлаждения Роллс-Ройс «Мерлин» 21 (23). Оба образца имели одинаковую массу (658 кг) и размеры, а также номинальную мощность на первой (1240 л.с. на 3050 м) и второй (1480 л.с. на 3740 м, военный режим) расчетной высоте. Отличие состояло только во взлетной мощности: «Мерлин» 23 развивал у земли 1390 л.с., а «Мерлин» 21 — всего 1280 л.с. Моторы оборудовались одноступенчатыми двухскоростными нагнетателями, воздухозаборники которых располагались в нижней части мотогондол. Винты трехлопастные флюгерные типа Де Хевилленд «Гидроматик» 5/36 диаметром 3,66 м.

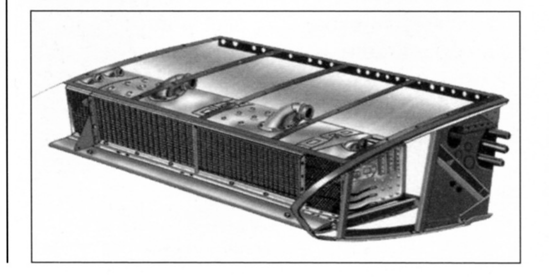
В тоннеле крыла между мотогондолами и фюзеляжем в ряд размещались радиаторы — масляный, жидкостный и обогрева кабины. Передняя кромка крыла на этом участке выступала вперед на 0,56 м. Силовой набор и обшивка этой части крыла вместе со створками изготавливались из дюралюминия. Регулирующие створки радиаторов управлялись пилотом с помо-



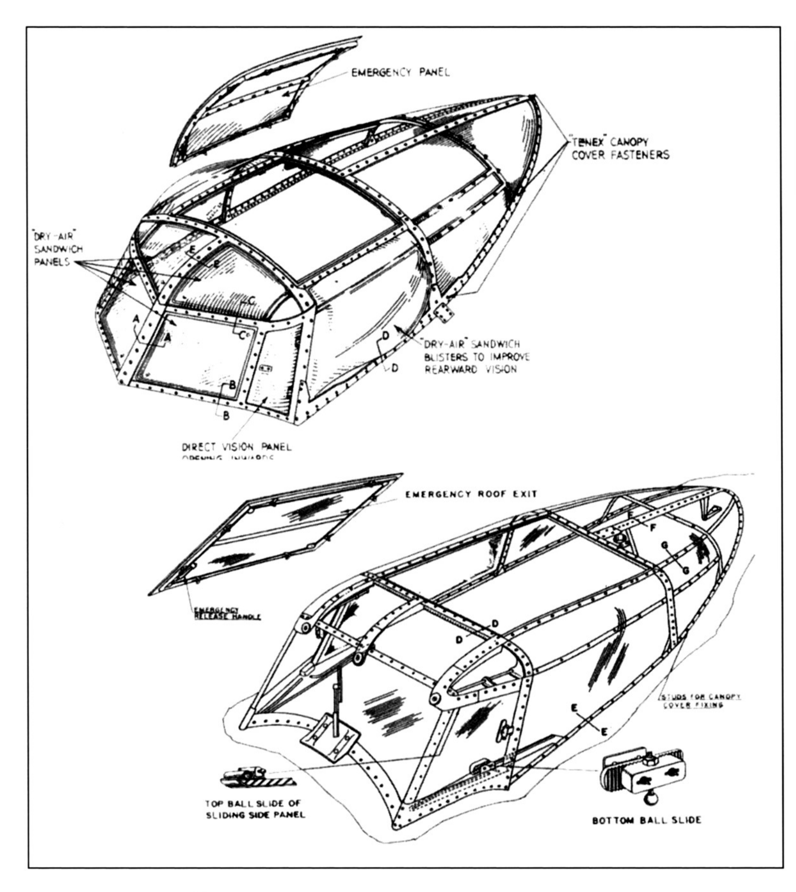
Основная опора шасси «Москито» двухстоечная с резиновой амортизацией. Причудливо изогнутые конструкции из толстой проволоки по бокам обеспечивали открывание створок ниш шасси, которые в крайнем положении становились на замки

щью электропневматических устройств (позднее эту функцию передали термостату, закрывавшему створку при уменьшении температуры охлаждающий жидкости ниже 230º по Фаренгейту и открывавшему его при повышении температуры свыше 239° F). Для охлаждения моторов использовалась этиленгликолевая смесь.

Мотогондолы закрывались тринадцатью дюралевыми панелями. Моторамы изготавливались из стальных труб разного диаметра. Быстросъемные панели капотов моторов (их было пять) крепились винтами типа «Дзус» (для открывания достаточно было повернуть головку винта на 180º). По периметру створок шасси имелась деформируемая резиновая трубка, все остальные окна панелей герметизи-



Блок радиаторов устанавливался в передней части крыла между мотогондолой и фюзеляжем. Радиаторов было три: в одном охлаждалось масло, в другом – этиленгликоль, а в третьем подогревался воздух, подаваемый в кабину экипажа



Схемы остекления кабин: бомбардировщика и разведчика — сверху, истребителя и истребителя-бомбардировщика — снизу

ровались резиновыми прокладками. Воздухозаборник нагнетателя прикрывался сеткой для исключения попадания внутрь тракта посторонних предметов.

Экипаж самолета состоял из пилота и навигатора-бомбардира, последний «по совместительству» выполнял обязанности радиста. Члены экипажа располагались рядом, причем навигатор сидел немного сзади, но мог смещаться вперед для работы с прицелом. Управление самолетом тросовое как от штурвала, так и от педалей, которые имелись только у пилота. Условия обзора в передней полусфере на всех этапах полета оценивались как отличные. Крупным недостатком «Москито»-бомбардировщика считались неважный обзор назад и малые размеры люков — как входного, так и аварийного. Они создавали изрядные трудности при покидании самолета в воздухе. Для улучшения условий обзора у более поздних бомбардировщиков стали применять выступающие блистеры на боковых и верхних листах остекления кабины. Самолет оснащался соответствующей кислородной системой, обеспечивавшей полет на большой высоте на протяжении 6 часов, системой обогрева кабины и отсека фотооборудования.

Бомбардировщик не имел стрелково-пушечного вооружения. Предусматривалась только внутренняя подвеска четырех бомб калибра 227 кг (либо четырех бомб по 113 кг при полете на предельную дальность). В ряде случаев в дополнение к двум 227-«килограммовкам» подвешивались контейнеры с мелкими осколочными бомбами. На части машин в период заводских ремонтов монтировались подкрыльевые бомбодержатели (на них можно было подвесить даже 454-кг бомбы), а иногда — увеличенный бомбоотсек для подвески 1816-кг бомбы «куки». Такие самолеты называли B.IV special.

Заметим, что в начале войны самой мощной бомбой в английских ВВС была 227-«килограммовка» общего назначения (general purpose). Позднее были созданы гораздо более крупные, вплоть до десятитонных. Однако с «мосси» применялись главным образом бомбы калибром не более 227 кг (если не считать «куки», которые появились на «Москито» в 1944 г., и подкрыльевых 454-«килограммовок»). Заметим, что реальная масса бомбы отличалась (иногда довольно сильно) от номинальной. Поэтому относительно легкие ориентирно-сигнальные бомбы TI (Target Indicator) калибром 454 кг (их масса не превышала 350 кг) на последнем этапе войны стали подвешивать на «мосси». Для внутренней подвески 454-«килограммовки» не годились из-за больших габаритов, а вот с подкрыльевых держателей их иногда применяли. Реактивное вооружение на бомбардировщики «Москито» не устанавливалось.

Окраска самолетов «Москито»

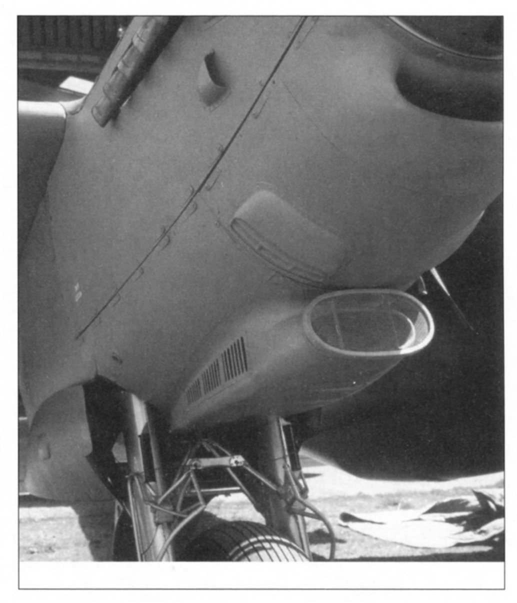
В соответствии с правилами, принятыми в британских ВВС во второй половине 1940 г., все *«прототипы и экспериментальные самолеты, в том числе и частные»*, должны были окрашиваться в желтый цвет. В указанный период компания «Де Хевилленд» производила серийные учебные самолеты «Тайгер Мот», на нижние поверхности которых по тем же правилам наносилась стандартная желтая краска Trainer Yellow. Именно ею первоначально и окрасили снаружи прототип «Мо-

скито». Исключение составляли черные коки и лопасти винтов. Впрочем, концы лопастей также имели желтые «пилотки» высотой 6 дюймов. Черные бортовые номера E0234 на фюзеляже с двух сторон самолет нес только в первых двух полетах, затем они были заменены официальными номерами W4050, также черного цвета. Английские опознавательные знаки (трехцветные «кокарды» тип A1) наносились на нижние поверхности крыла и фюзеляжа, причем центральная красная «точка» была чуть меньше обычной, а на верхней поверхности крыла имелись двухцветные «кокарды» тип B (наружный диаметр 54 дюйма) без белого кольца посредине. На киле с обеих сторон также имелись опознавательные знаки английских ВВС в виде трех вертикальных полос (красной, белой и синей) равной ширины (высота 27 дюймов, ширина 8 дюймов).

В январе 1941 г. прототип был частично перекрашен. Теперь верхняя часть машины получила зелено-коричневую камуфляжную окраску (области псевдослучайной формы двух цветов — Dark Green и Dark Earth — с волнистыми границами), а нижние поверхности остались желтыми. Одновременно самолет получил обозначение прототипа (букву «P» в белом круге).

Что касается серийных бомбардировщиков, то они несли аналогичный двухцветный камуфляж сверху (Dark Green и Dark Earth), а снизу окрашивались в серо-голубой цвет, называемый Sky в британских ВВС. Опознавательные знаки на крыле типа B (двухцветные, диаметр 54 дюйма, только сверху), а на фюзеляже — типа C1 (четырехцветные, с наружным тонким желтым кольцом, их диаметр 36 дюймов). Заводские номера черные высотой 8 дюймов, тактические бортовые номера серые (Medium Sea Grey), их высота 36 дюймов. На киле — трехцветный английский «флажок» высотой 24 дюйма, причем средняя белая полоса немного у́же соседних (красной и синей).

С июля 1942 г. камуфляжная окраска бомбардировщиков заметно изменилась. Сверху на них стали наносить двухцветный камуфляж (Dark Green и Ocean Grey), а нижние поверхности крыла, мотогондол и фюзеляжа окрашивать в цвет Medium Sea Grey. Коки винтов, бортовые номера и (на протяжении непродолжительного времени — конец лета и осень 1942 г.) 18-дюймовая вертикальная полоса на хвостовой части (только поверх Medium Sea Grey) — цвета Sky. Эта полоса по замыслу специалистов должна была вводить немцев в заблуждение относительно предназначения самолета, поскольку именно такие признаки быстрой идентификации несли английские истребители. Впрочем, вскоре от этой идеи отказались. Бомбардировщики, оснащенные системой Oboe («следопыты» из 8-й группы), окрашивались снизу в черный цвет. Некоторые из них получили также два узких (всего по 2 дюйма) белых кольца в хвостовой части



Мотогондола «Москито» с двигателем «Мерлин» 72. Позади кока винта появился еще один воздухозаборник для интеркулера, ведь наддув стал двухступенчатым для увеличения высотности



Вертикальное оперение «Москито» со знаком национальной принадлежности

фюзеляжа. В этот же период тактические бортовые номера на самолетах 105-й эскадрильи наносились краской темно-синего оттенка.

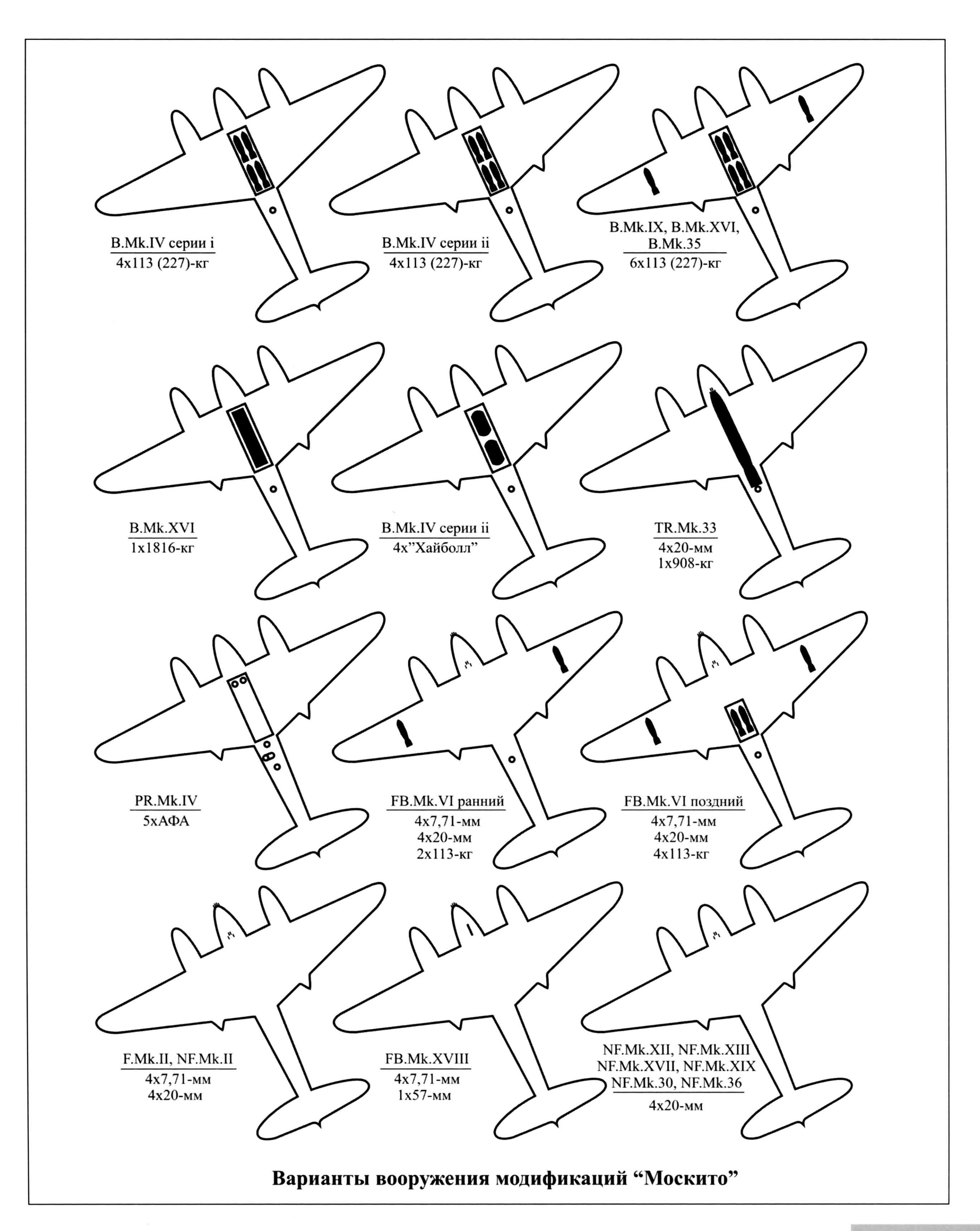
На заключительном этапе войны некоторые бомбардировщики «Москито», действовавшие против Японии, окрашивались весьма своеобразно: нижние поверхности фюзеляжа, крыла и оперения — в черный цвет (Night Black), а верхние — в ослепительно белый.

В послевоенный период немногочисленные оставшиеся на вооружении бомбардировщики «Москито» перекрасили таким образом: верхняя часть фюзеляжа (примерно на треть окружности фюзеляжа), верх крыла, мотогондол и оперения стали однотонно-серыми (Dark Sea Grey), а остальные поверхности, включая киль, — черными матовыми. Претерпели изменения бортовые номера: сначала они были красными, затем белыми, причем на раннем этапе отказались от индивидуальных букв для каждого самолета и стали указывать вместо них три последние цифры заводского номера. Иногда эту же комбинацию наносили на нижние поверхности крыла. Коки винтов стали ярко-красными. Опознавательные «кокарды» типа D (ярких оттенков) на фюзеляже и верхней поверхности крыла — трехцветные, стандартного размера: 54-дюймовые на верхней поверхности крыла и 36-дюймовые на фюзеляже. Небольшую часть бомбардировщиков поздних модификаций (преимущественно B.Mk.25 и B.Mk.35), взяв пример с американцев, полностью окрасили в алюминиево-серебристый цвет.

Для ночных истребителей «Москито», как и для других английских «ночников», в начале 1942 г. выбрали сначала однотонно-черную окраску (Black «Special Night»). Набравшись опыта, британцы отказались сначала от специальной «светопоглощающей», но очень шероховатой краски, заменив ее обычной матовой черной эмалью (Night Black), а затем в этот цвет стали окрашивать только нижние поверхности самолетов. Сверху же истребители, включая и ночные, выглядели подобно бомбардировщикам в двухцветной камуфляжной схеме, но при этом в качестве базовых



Шестьдесят бомбардировщиков B.Mk.XX были построены в Канаде по заказу Воздушного корпуса армии США



Варианты вооружения модификаций "Москито"

Производство бомбардировщиков «Москито» на заводе в Торонто (Канада)



использовались краски Medium Sea Grey и Dark Green. С осени 1942 г. черный цвет нижних поверхностей был признан излишним; его сменил все тот же Medium Sea Grey. Камуфляж не наносился на кили, которые целиком оставались «среднесерыми». Заводские и бортовые номера — «уныло-красные» (Dull Red), опознавательные «кокарды» на фюзеляже — типа C1 диаметром 36 дюймов, а на верхних поверхностях крыла — типа B диаметром 54 дюйма. Истребители-бомбардировщики FB.Mk.VI окрашивались аналогично «ночникам» из Истребительного командования.

Накануне высадки союзников в Нормандии на истребители «Москито» нанесли полосы вторжения (три черных, две белых) на консоли и фюзеляж. В сентябре 1944 г. эту атрибутику убрали сначала с крыла, а в декабре и с верхней части фюзеляжа, оставив только черно-белые полукольца снизу на хвостах. Самолеты, выпускавшиеся с осени 1944 г., полос вторжения не имели.

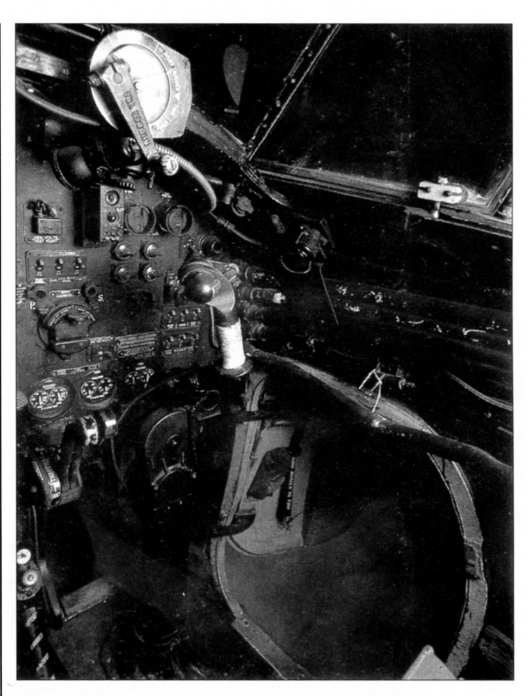
Истребители «Москито» из 100-й группы радиоэлектронной борьбы отличались расцветкой от своих собратьев из ПВО Великобритании. Они вплоть до конца войны сохранили черные нижние поверхности крыла, горизонтального оперения, нижней части фюзеляжа (менее трети окружности) и мотогондол. Нередко таким же целиком черным был и обтекатель антенны радиолокатора. Аналогичным образом окрашивались «интрудеры» из 23-й эскадрильи, причем нередко на обтекателе антенны локатора наносилась индивидуальная буква, идентифицирующая конкретный самолет эскадрильи: для этого использовали краску Medium Sea Grey.

В послевоенный период в соответствии с новыми правилами размеры «кокард» стали определяться геометрическими особенностями самолета. Так, центр «кокарды» на верхней поверхности крыла должен был размещаться на расстоянии, точно соответствовавшем одной трети полуразмаха крыла относительно его законцовки, а края наружной окружности опознавательного знака — отступать от передней кромки и элерона ровно на один дюйм. В итоге крыльевые опознавательные знаки на «Москито» стали чуть больше по диаметру.

Истребители-бомбардировщики «Москито» из состава Берегового командования в годы войны имели такую же окраску, как их коллеги из Истребительного командования и 2-х тактических ВВС. Зато после окончания боевых действий появились небольшие отличия. В частности, у FB.Mk.VI из 143-й эскадрильи коки винтов окрасили в желтый цвет с небольшим кольцом Medium Sea Grey у носка кока. Желтыми с черной обводкой стали и бортовые номера.

Прототип разведчика PR.Mk.I первоначально получил двухцветный камуфляж подобно бомбардировщикам, но затем и он, и все другие самолеты-разведчики «Москито» стали полностью покрываться специальной сине-голубой краской PRU Blue. Опознавательные знаки на фюзеляже — типа C1 диаметром 36 дюймов, а на верхних поверхностях крыла — типа B диаметром 54 дюйма. Впоследствии для снижения заметности и на фюзеляже стали применять 36-дюймовые «кокарды» тип B без желтой обводки и белого среднего кольца. Разведчики часто не несли бортовых кодов вообще, либо они оформлялись крайне скупо — в виде одной черной буквы под серийным номером (высота всех цифр и букв — 8 дюймов). Полосы вторжения на самолетах-разведчиках «Москито» нередко сохранялись в том или ином виде и в 1945 г. Интересные особенности окраски получили машины из 680-й эскадрильи в Италии после нескольких инцидентов, когда их «мосси» стали частенько принимать за немецкие двухмоторные истребители Me 410. Дабы исключить случаи «дружественных» обстрелов и перехватов, на кили и рули направления самолетов-разведчиков нанесли краснобелые диагональные полосы, а коки винтов окрасили в желтый цвет.

Начиная с осени 1944 г. самолеты «Москито», воевавшие в Юго-Восточной Азии, стали полностью окрашивать алюминиевой краской с добавлением широких черных полос на крыле, стабилизаторе и киле. Серийные номера и индивидуальные буквенные коды самолетов — также черные, высота всех букв и цифр 8 дюймов. В 60-й эскадрилье южноафриканских ВВС у таких машин после окончания войны нижние поверхности окрасили в PRU Blue, оставив верх серебристым, нанесли черные антибликовые «воротнички» перед ка-



Правый борт кабины истребителя-бомбардировщика FB.Mk.VI



Сборочный цех в Хатфилде — на стендах истребители-бомбардировщики FB.Mk.VI

биной и на верхних обращенных вовнутрь поверхностях мотогондол. Любопытно, что задние стекла кабин оригиналы южноафриканцы закрасили снаружи белой матовой краской вместе с металлической оплеткой.

Еще причудливей выглядели машины-буксировщики мишеней: сверху они окрашивались алюминиевой краской, а снизу на самолеты наносились желто-черные диагональные полосы, причем ширина черной полосы должна была составлять 3 дюйма, а ширина желтой — 6 дюймов.

Большая часть самолетов «Москито», относившихся к морским модификациям, была окрашена в серебристо-алюминиевый цвет с черными бортовыми номерами. Истребители-бомбардировщики несли также черную надпись ROYAL NAVY, размещенную поверх бортовых номеров. После окончания войны на нижних поверхностях крыла такие машины нанесли заводские номера с высотой букв и цифр, составлявшей 30 дюймов.

Английские бомбы окрашивались в темно-зеленый цвет. В ряде случаев они имели на корпусе цветные поперечные кольца шириной 50 мм, обозначающие вариант снаряжения и назначение (например, бело-красное кольцо — у полубронебойных бомб, светло-зеленое — у фугасных).



Левый борт кабины истребителя-бомбардировщика FB.Mk.VI



Приборная доска истребителя-бомбардировщика FB.Mk.VI

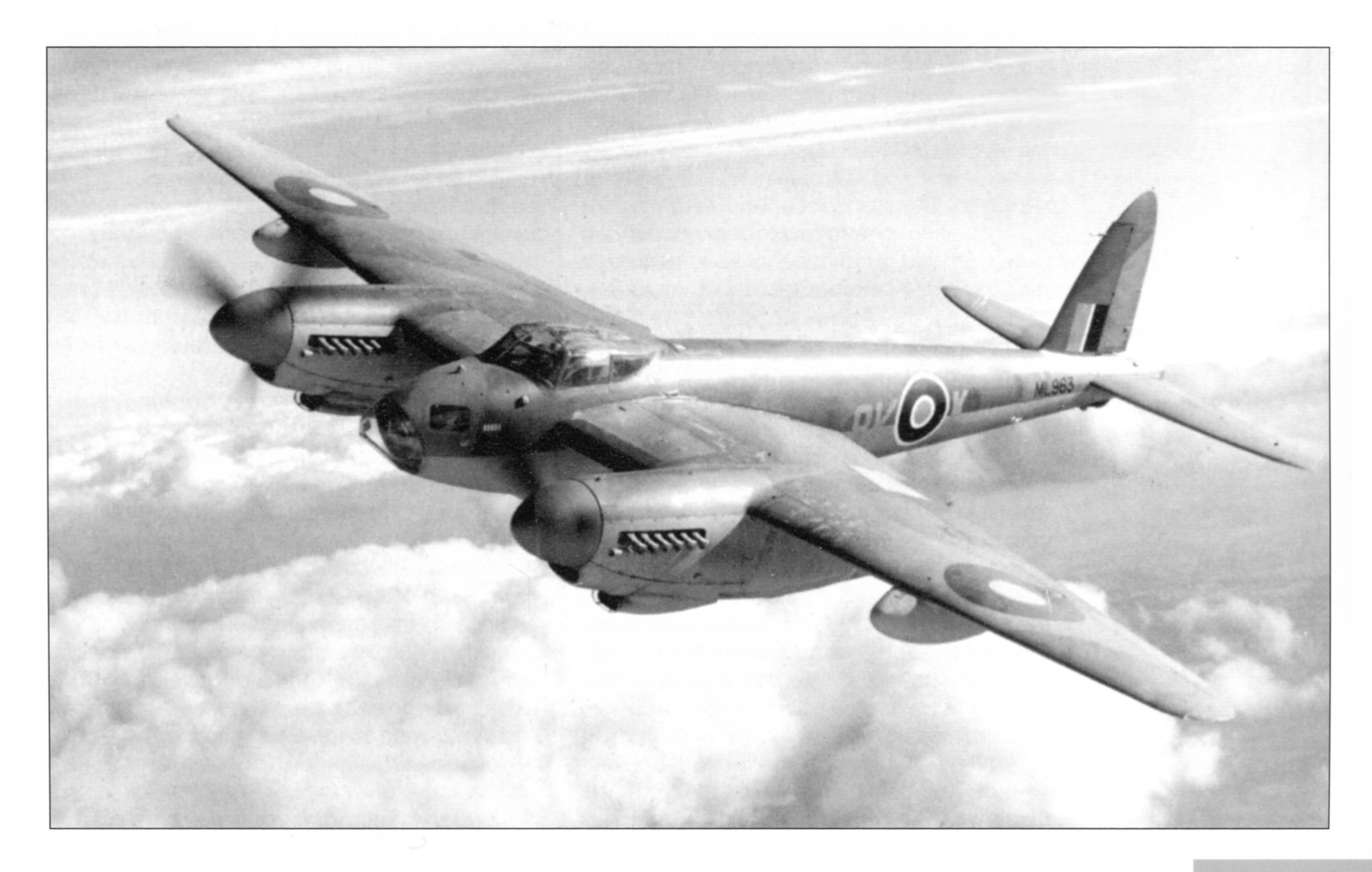
Глава 4

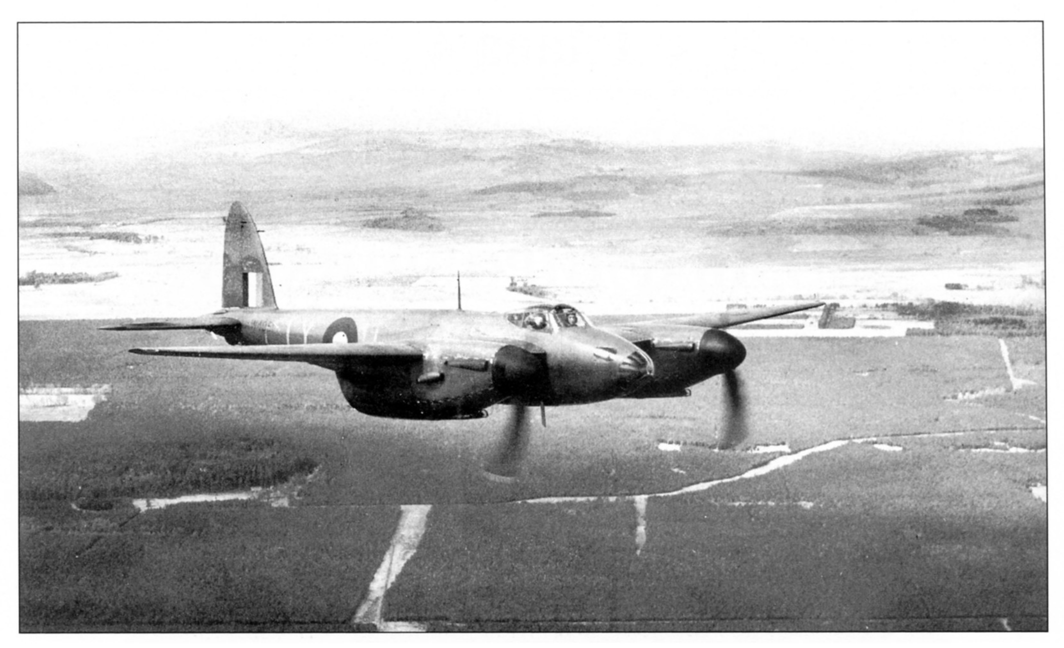
БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ РАЗВЕДЧИКОВ И ДНЕВНЫХ БОМБАРДИРОВЩИКОВ

Разведчики

Вступив в войну, Великобритания фактически не имела современного специализированного разведывательного самолета. Поэтому срочно пришлось переоборудовать различные машины, в частности истребитель «Спитфайр». При всех достоинствах (высокой скорости полета, неплохой высотности, относительной малозаметности из-за малых размеров и т.п.) этот вариант разведчика обладал двумя существенными недостатками: сравнительно небольшой дальностью полета и небогатым составом бортового оборудования, включавшим всего один фотоаппарат для перспективной съемки. Дозаправляясь на Шетландских островах, «Спитфайры» могли долететь на северо-восток до Тронхейма, а с баз Южной Англии — до Специи и Генуи. В Европе, очевидно, оста-

Бомбардировщик B.Mk.XVI из 571-й эскадрильи





Прототип фоторазведчика «Москито» PR.Mk.I заводской номер W4051, переданный в состав 1 PRU, выполнил несколько боевых вылетов с аэродромов Бенсон и Льючарс

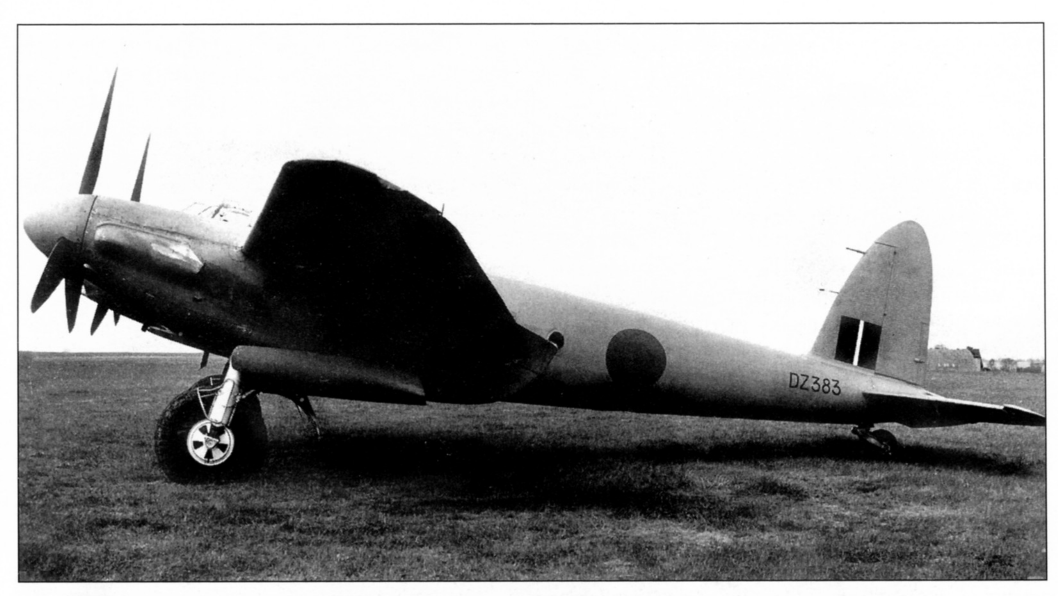
валось немало районов, недосягаемых для них. Поэтому появления «Москито»-разведчика ждали с нетерпением.

Солнечным утром 13 июля 1941 г., спустя восемь месяцев после первого полета «мосси», на аэродроме Бенсон приземлился прототип разведчика PR.I (заводской номер W4051). Через месяц специальный фоторазведывательный отряд (1 PRU) располагал уже тремя машинами. Первое впечатление о «Москито» PR.I у летчиков отряда оказалось очень хорошим. Дж. Де Хевилленд-младший, побывавший в 1 PRU, писал в отчете: *«На моей памяти это единственный самолет, полеты на котором с самого начала (!) не воспринимались летчиками как смертельный трюк...»* Гораздо меньше восторгов вызвала машина у инженерно-технического персонала. Молодые «технари» увидели в цельнодеревянной конструкции ретроградские устремления фирмы и не одобрили их. Однако впоследствии основная масса технического персонала изменила свое мнение о «мосси», убедившись в его надежности, прочности и ремонтопригодности как после аварий, так при наличии боевых повреждений.

Начиная с сентября 1941 г. «Москито» из 1 PRU приступили к выполнению боевых заданий, нередко летая на предельную дальность. Из наиболее заметных успехов в этот период можно отметить фотографирование поврежденного при прорыве через Ла-Манш немецкого линейного корабля «Гнейзенау» в Киле 22 февраля 1942 г., а позднее — подтверждение данных, добытых «Спитфайрами», о том, что другой однотипный корабль — «Шарнхорст» находится в Вильгельмсхафене.

О сложности выполнения подобных заданий можно судить по воспоминаниям флайт лейтенанта Мерифилда, пилота 1 PRU: *«3 марта 1942 г. в 10.25 мы взлетели с аэродрома Льючарс с заданием сфотографировать объекты Копенгагена, Данцига, Гдыни и, если будет возможно, Кенигсберга. Взяв курс на Копенгаген, мой самолет поднялся над Северным морем на высоту 6000 м. Датское побережье пересекли в районе Эсбьерга, сфотографировав город и порт в разрывах между облаками. После этого направились в сторону Копенгагена, одновременно поднимаясь до высоты 7000 м. Вскоре сплошная облачность на малых и средних высотах полностью заслонила землю. Копенгаген был закрыт, поэтому мы повернули на Гдыню. Вскоре облачность ниже нас стала уменьшаться, и мы смогли наблюдать поверхность Балтийского моря с огромными плавающими льдинами.*

За нами тянулся интенсивный спутный след. Я набрал еще метров триста



Переоборудованный из бомбардировщика B.Mk.IV, этот разведчик заводской номер DZ383 служил вначале в 540-й эскадрилье, а затем был передан в спецподразделение английских ВВС, занимавшееся созданием документальных фильмов о войне

высоты, и он стал слабее. После почти трехчасового полета мы снова пересекли побережье. На подходе к Гдыне перистые облака полностью рассеялись, и весь район цели оказался как на ладони. Пролетев над Гдыней с работающими фотокамерами, я заметил, что спутный след снова усилился, и в следующий раз сделал заход на немного меньшей высоте. Затем мы направились к Данцигу и дважды отсняли весь город и порт. Следующим объектом был Кенигсберг, его мы также сфотографировали, включая аэродромы, с высоты 7000 м. Прекрасная видимость позволяла наблюдать земную поверхность на удалении до сотни миль, отсюда мы могли видеть даже Литву.

На обратном пути нас встретил сильный ветер. Пришлось снизиться до 5400 м и перейти на первую скорость нагнетателя для экономии горючего. К счастью, вскоре ветер стал слабее, и мы снова оказались над датским побережьем в 16.30, повторно сфотографировав Эсбьерг. Спустя еще час и сорок минут наш самолет благополучно приземлился».

Описание восьмичасового полета дано по-английски бесстрастно, однако заметим, что по крайней мере на протяжении семи часов «Москито» вполне мог стать жертвой немецких истребителей, которые, несомненно, поднимались на перехват. В этом случае *«стомильная»* видимость в районе Кенигсберга *«с его аэродромами»* поставила бы разведчика в сложное положение. Вот как описывал Мерифилд свое «близкое знакомство» с немецкими перехватчиками месяц спустя: *«Мы летели на высоте 5400 м над Тронхеймом, когда я заметил в зеркале заднего вида Bf 109. Он был в миле от нас и метров на 150 выше. За истребителем тянулся густой черный след, по-видимому, его мотор работал на полную мощность. Я немедленно увеличил обороты двигателей до 3000 в минуту, переключился на первую скорость нагнетателя, прикрыл створки радиаторов и перевел самолет в пологое снижение. Мой оператор сообщил, что второй «сто девятый» повис у нас на хвосте немного правее первого. Мы снизились до 4200 м и перешли в горизонтальный полет, но, вероятно, не смогли оторваться от преследователей. Наблюдение в задней полусфере затруднялось из-за того, что вражеские самолеты держались непосредственно за хвостом «Москито», где от наших моторов оставался дымный шлейф. Через пятнадцать минут этой гонки с преследованием немцев не стало видно, поэтому я уменьшил наддув и обороты моторов до 2700. Неожиданно оператор сообщил мне, что заметил отвалившего в сторону немца, который, как оказалось, летел всего в*

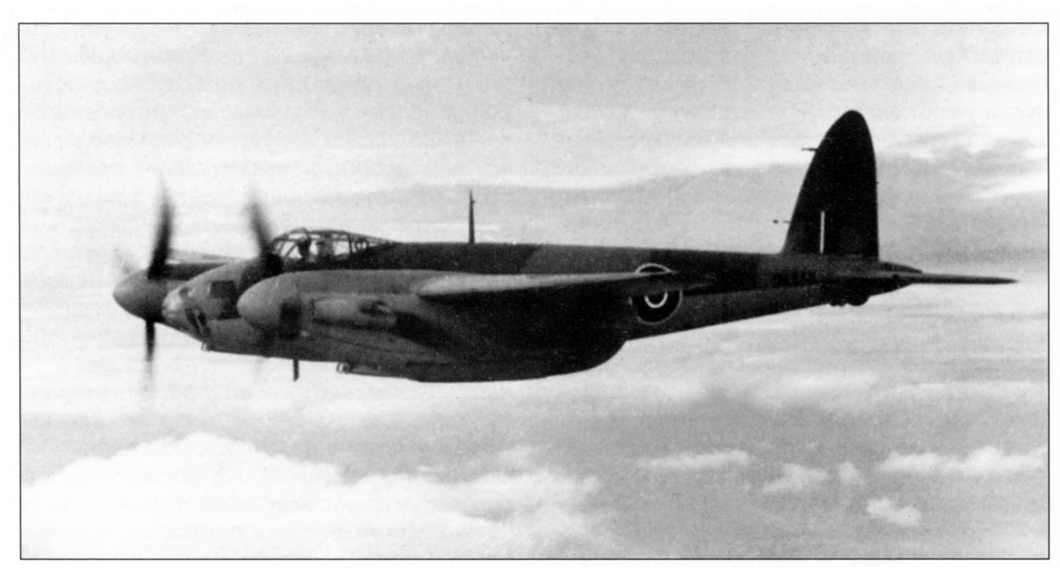
400 м позади, но почему-то не стрелял. Я снова увеличил обороты и направил самолет к ближайшему облаку, в которое и нырнул десять минут спустя… После возвращения на аэродром левый двигатель пришлось заменить».

Всего за первый год активных боевых действий 1 PRU совершил 208 боевых вылетов и потерял пять из восемнадцати имевшихся «Москито» (десять PR.I, три «конвертированных» истребителя F.II и пять экс-бомбардировщиков B.IV). На переоборудованные самолеты силами технического персонала монтировались фотоаппараты F.52 с фокусным расстоянием 91,5 см. С экс-истребителей вооружение не снималось, они получили обозначение PR.II, а бывшие бомбардировщики — PR.IV. С помощью F.52 с высоты 7000 м удавалось получить изображение в масштабе 1:8000, достаточно четкое для дешифрирования типа военной техники. Новые фотоаппараты позволили удовлетворить острое любопытство Адмиралтейства, когда на аэрофотоснимках Гдыни и ее морского порта удалось уверенно идентифицировать недостроенный авианосец «Граф Цеппелин» и линейный корабль «Шарнхорст» с демонтированной носовой башней.

8 июля 1942 г. состоялся первый «челночный» полет «Москито»-разведчика в Советский Союз с задачей попутного фотографирования района Нарвика, где, как считалось, базировался немецкий линкор «Тирпиц». На одной из машин 1 PRU в этот период летал оператором русский эмигрант Борис Лухманов. Вместе с пилотом Виктором Риккеттсом 11 июля 1942 г. он не вернулся с боевого задания.

«Тирпиц» успешно скрывался от взоров английских фоторазведчиков. Поэтому в августе на судах очередного конвоя в СССР отправилось специальное «разведывательное подразделение в Северной России». Высадившись в Ваенге, пилоты трех «Спитфайров» приступили к полетам в рамках операции «Юпитер». В следующем месяце к ним присоединился «Москито» PR.II командира эскадрильи Янга, который прилетел на Кольский полуостров «своим ходом». Заметных результатов в тот период все же достичь не удалось, и уже в октябре «Спитфайры» и «Москито» вернулись в Англию.

В том же месяце приняли решение развернуть 1 PRU в четыре самостоятельных разведывательных подразделения. Первым из них стала 540-я эскадрилья в составе двух звеньев. Звено A продолжило слежение за активностью немецкого флота в Норвегии, а звено B действовало над Южной Францией, Италией и даже над Северной Африкой, где оно периодически сталкивалось с противодействием со стороны бывших союзников — французов.



Один из фоторазведчиков PR.Mk.IV заводской номер DK310 24 августа 1942 г. вылетел на разведку итальянских портов Триест, Пола и Фиуме. Из-за отказа двигателя он был вынужден совершить посадку на аэродроме в пяти милях от Берна. Швейцария интернировала машину, и «Москито» провел остаток войны в ангаре в компании двух заблудившихся немецких Bf 109F



Высотный самолет-разведчик PR.Mk.IX с двигателями «Мерлин» 72/73. Прототип машины этого типа (LR405) совершил первый полет в апреле 1943 г. На фото запечатлен фрагмент испытаний самолета с выключенным левым мотором

В начале 1943 г. 540-я эскадрилья получила два из пяти разведчиков PR.VIII, представлявших собой модифицированные «четверки» с моторами «Мерлин» 61 и двумя подвесными 227-литровыми баками. Эти машины лишь частично заткнули «дыру», образовавшуюся в боевом составе эскадрильи из-за массового выхода из строя старых PR.I. После полутора лет эксплуатации примерно половина уцелевших «единичек» оказалась непригодной к полетам из-за подгнивания седьмого шпангоута фюзеляжа, а также носков деревянных рулей. Вторую военную зиму PR.I переносили с большими трудностями: подвела не до конца продуманная схема дренажа.

2 марта 1943 г. самолет PR.VIII (заводской номер DZ364) первым из «Москито»-разведчиков появился над Берлином. Этот полет прошел без особых приключений, зато в следующем винг коммандеру Янгу пришлось «на собственной шкуре» испытать прочность системы ПВО столицы Рейха. Сначала он наткнулся на массированный огонь среднекалиберной зенитной артиллерии, а затем его последовательно пытались перехватить несколько истребителей. На высоте 7800 м «Москито» PR.VIII, с ревущими на предельной мощности моторами, развил скорость более 650 км/ч и успешно оторвался от всех «попутчиков».



PR.Mk.IX заводской номер LR412 летал в составе 540-й фоторазведывательной эскадрильи

В мае 1943 г. «Москито» PR.II получило звено 333-й (норвежской) эскадрильи ВВС Великобритании. «Двойки» в руках норвежских пилотов оказались весьма агрессивными: в июне они заодно с разведкой уничтожили немецкий гидросамолет Do 24. Их главной задачей, однако, оставалось слежение за судоходством вдоль норвежского побережья и перемещением немецких тяжелых кораблей.

В том же месяце на вооружение разведывательных подразделений стали поступать самолеты PR.IX с моторами «Мерлин» 72. Внешне они отличались от «восьмерок» наличием выступающего блистера в крыше фонаря над оператором. Налаживание серийного выпуска «девяток» позволило сформировать еще одну эскадрилью — 544-ю. Начиная с октября ее самолеты стали регулярно появляться над Германией, Австрией, Венгрией и Румынией, взлетая с английских аэродромов, а приземляясь в Южной Италии. Машины летели к своим целям на высоте около 9000 м со скоростью около 550 км/ч, что делало их перехват весьма маловероятным (пока у немцев не появились реактивные истребители).

Одним из наиболее важных мероприятий для разведывательных подразделений «Москито» в 1943 г. считалось слежение за центрами разработки немецкого «чудо-оружия». В апреле — июне при обследовании побережья Балтийского моря удалось выявить ракетный полигон Пенемюнде. На июньских фотоснимках специалисты сумели обнаружить два объекта, представлявших собой большие реактивные снаряды (впоследствии их идентифицировали как баллистические ракеты «Фау-2»). Полученной информации оказалось достаточно для организации массированного налета 600 бомбардировщиков на Пенемюнде в ночь на 18 августа. В результате удара сборочный цех и исследовательский центр получили большие повреждения, затормозившие работу над «Фау». Утром 20 августа над районом полигона снова пролетел разведывательный «Москито» PR.IX, доставивший в Англию контрольные снимки разрушений. Бомбардировочное командование оказалось вполне удовлетворено.

По агентурным данным, помимо большой баллистической ракеты немцы разрабатывали также самолет-снаряд сравнительно скромных размеров. Пусковые установки для него, как сообщалось, размещались в местечке Земпин неподалеку от Пенемюнде. На фотоснимках, полученных разведчиком 3 октября 1943 г., в указанном районе удалось обнаружить странной формы «лыжные трамплины». Таким образом, агентурные данные получили подтверждение. В том же месяце подобные сооружения случайно были сфотографированы во Франции в районе Абвиля. Это известие сильно встревожило английское командование. В рамках специально спланированной операции



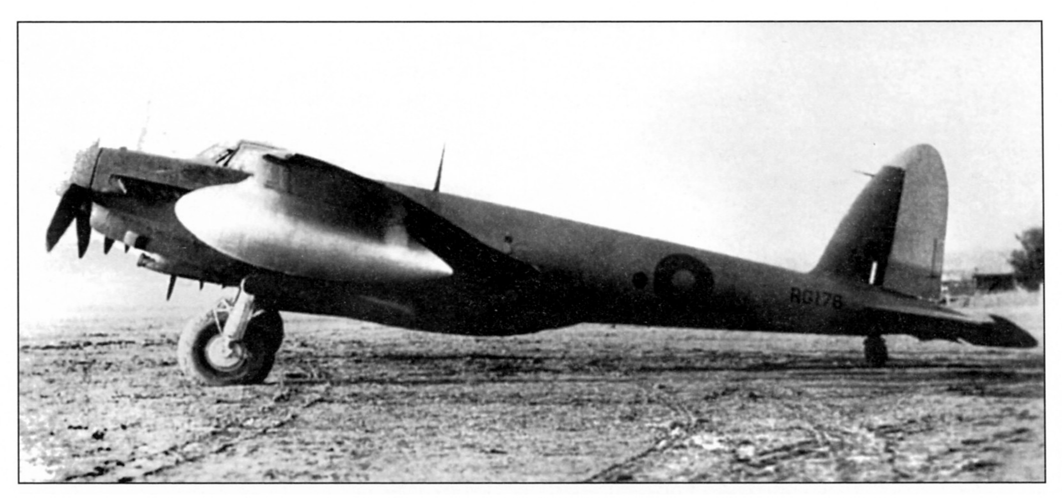
Авиационные фотоаппараты довольно тяжелые и крупногабаритные, поэтому персоналу аэродромной фотолаборатории приходится немало потрудиться. Обратите внимание на левый подкрыльевой бак этого PR.Mk.XVI: внутри него смонтирован еще один аппарат с объективом, ориентированным вперед

«Кроссбоу» разведывательные «Москито» и «Спитфайры» приступили к съемке «сплошным ковром» всей территории Северной Франции, Бельгии и Голландии. Еще одно разведывательное подразделение — 140-я эскадрилья — было перевооружено новыми «Москито» PR.IX. На полученных совместными усилиями фотопланшетах специалистам удалось обнаружить многочисленные «трамплины», ориентированные в сторону Великобритании. Стало ясно, что немцы практически завершили разработку самолета-снаряда (позже он стал известен как «Фау-1»).

Зима 1943/44 г. снова принесла с собой технические проблемы. У «Мерлинов» 72 стали обмерзать карбюраторы, что приводило к отказам моторов на большой высоте. В пяти экспериментальных полетах над Шотландией на 9000 м при температуре за бортом -50º по шкале Цельсия было зафиксировано четыре случая остановки моторов, причем в одном полете отказали оба двигателя, и экипажу пришлось покинуть машину. Полеты на «девятках» временно прекратили. Самолеты пришлось быстрыми темпами дорабатывать путем введения устройства, подогревавшего бензин перед подачей в карбюраторы. С проблемой удалось справиться к концу января 1944 г., и «девятки» возобновили разведывательные полеты.

В декабре 1943 г. на самолетах 544-й эскадрильи начались испытания разностно-дальномерной навигационной системы G («Джи»). Бортовая аппаратура фиксировала временные интервалы между моментами поступления кодированных импульсов от трех радиостанций, расположенных на территории Англии. По двум интервалам однозначно определялось местоположение самолета восточнее острова. На специальных картах системы G наносились линии, соответствующие определенным значениям интервалов. Путем интерполяции оператор мог установить «свое место».

А в 540-й эскадрилье, образовавшей вместе с 544-й вновь созданную 106-ю фоторазведывательную группу, шло освоение других технических новинок. Приборы «Бузер» и «Ребекка» предназначались для обнаружения работающих немецких радиолокаторов «Вюрцбург» и «Фрейя» системы ПВО Рейха. Восемь машин «Москито» PR.IX оборудовали моторами «Мерлин» 76/77 и гермокабинами для увеличения рабочего потолка разведчиков.



Первый серийный «Москито» PR.Mk.34 заводской номер RG176. С установленными дополнительными внутрифюзеляжными (в отсеке нагрузки) баками и огромными подкрыльевыми емкостями дальность полета машины превышала 5000 км

В канун нового, 1944 г. 140-я и 400-я эскадрильи 2-х тактических ВВС (а в январе и 4-я эскадрилья) получили на вооружение первые «Москито» PR.XVI с двигателями «Мерлин» 72/73. Однако самолеты оказались недоведенными в конструктивно-производственном отношении и практически непригодными для боевого применения. Из-за отсутствия системы подогрева воздуха в гермокабинах после часового полета на большой высоте у экипажа «зуб на зуб не попадал». В экспериментальных полетах «шестнадцатые» легко забирались на высоту 11 000 м, но долго продержаться на ней не могли из-за обмерзания стекол козырька кабины и угрозы обморожения членов экипажа.

Около 20 таких машин англичане в порядке обратного ленд-лиза передали союзникам-американцам. Те включили их в состав 654-й эскадрильи USAAF в Великобритании и применяли в качестве «Пасфайндеров» (Pathfinder — следопыт, самолет-лидер, указывающий путь большой группе). С этой целью американцы смонтировали на части «шестнадцатых» навигационные радиолокаторы H2X (вариант английской станции H2S) и, естественно, устранили проблемы с комфортом для экипажа в длительных полетах.

Сами же англичане смогли справиться с дефектами PR.XVI только к маю 1944 г. Впрочем, и после окончания доработок в 544-й эскадрилье считали, что «шестнадцатые» по общему комплексу летно-технических данных уступают «девяткам» из-за большей полетной массы, худшего обзора и т.п. По мнению пилотов, на высотах менее 11 000 м вполне можно было обойтись кислородными масками, не прибегая к установке громоздкой и тяжелой гермокабины. Но с течением времени на новых самолетах PR.XVI восстановили понравившийся экипажам блистер над рабочим местом оператора, поставили улучшенные регулируемые подогреватели воздуха и систему регулирования давления в кабине, двигатели «Мерлин» 76/77, ввели электротермический антиобледенитель на стеклах фонаря. Все эти меры способствовали восстановлению престижа «Москито»-разведчика. Вместе с тем стремление экипажей иметь облегченный самолет не прошло незамеченным для конструкторов «Де Хевилленд».

В апреле несколько машин из 140-й эскадрильи дооборудовали для ведения ночной аэрофотосъемки. На них установили аппараты K-19 и фотовспышку Mk.II, что позволило выполнять фотографирование даже в безлунные ночи с высот 900–1500 м. Американцы приспособили «Москито»-разведчики для подвески 12 спецбомб M-46, каждая из которых давала короткий, но мощный световой импульс яркостью 700 000 свечей. По сигналу фотоэлемента затвор фотоаппарата срабатывал именно тогда, когда цель была освещена.

Летом 1944 г. характер заданий, выполняемых разведывательными эскадрильями «Москито», претерпел заметные

изменения. Союзные войска высадились на материковой части Западной Европы. Они нуждались в детальной информации о расположении многочисленных малоразмерных целей противника, таких, как войска в районах сосредоточения, системы фортификационных сооружений, огневые позиции артиллерии, колонны бронетехники и т.п. Улучшить разрешение снимков можно было лишь путем уменьшения высоты фотографирования. Пилоты 140-й эскадрильи предложили новую тактику. Их «мосси» выходили к объекту на высоте около 6000 м и пикировали до 2700–3000 м, развивая после вывода в горизонтальный полет скорость 650–670 км/ч. Тем самым сокращалось время пребывания на боевом курсе и уменьшалась вероятность перехвата немецкими истребителями. Направление пикирования заранее выбиралось таким, чтобы самолет-разведчик сразу мог уходить в сторону английских аэродромов. В ряде случаев использовались «доморощенные» средства вроде фотоаппаратов или киноаппаратов, смонтированных внутри топливных баков (естественно, пустых) и приспособленных для выполнения съемки на пикировании.

Фоторазведчики «Москито» отсняли не только побережье, но и территорию в глубине предполагаемого района высадки, причем делали это неоднократно с двухнедельной периодичностью. С целью введения противника в заблуждение выполнялись полеты над районами, весьма удаленными от Нормандии. «Спитфайры», например, часто появлялись над районом Па-де-Кале, демонстрируя интерес союзников. Немало экипажей погибло в ходе выполнения таких «демонстрационных» полетов.

25 июля 1944 г. «Москито» флайт лейтенанта А. Эвелла из 544-й эскадрильи впервые был перехвачен немецким реактивным истребителем Me 262 в районе Мюнхена. «Штюрмфогель» выполнил шесть атак, но все же не сумел уничтожить английский самолет. Эвелл привел «Москито», получивший несколько попаданий, на итальянский аэродром Фермо. Иной раз английские самолеты-разведчики «выкручивались» и из более трудных ситуаций.

Так, два месяца спустя в том же районе «Москито» флайт лейтенанта Ватсона подвергся атаке пары реактивных «мессеров». Разведчик летел на высоте 8800 м, когда оператор предупредил Ватсона о приближении нескольких Me 262 со стороны Аугсбурга. Реактивные истребители в течение 15 минут по очереди упражнялись в стрельбе по несчастному «Москито», который с трудом увертывался от пушечных очередей. На этот раз высокие скоростные качества не могли ему



Стартует один из самолетов BOAC. Такие машины летали с дипломатической почтой из Англии (позднее из Италии) в СССР. Изначально G-AGGF был изготовлен в варианте истребителя-бомбардировщика FB.Mk.VI

помочь — немецкие самолеты были куда быстроходнее. Выручала отличная маневренность «мосси». Бросаясь из виража в вираж, Ватсон в конце концов снизился до высоты верхушек деревьев. Ме 262 методично выполняли атаку за атакой, всякий раз прекращая стрельбу на расстоянии около 300 м. Англичанин уклонялся от пушечных трасс, пару раз зацепив остеклением носа фюзеляжа за кроны деревьев (после полета механики извлекли из-под оплетки хвою и мелкие ветки). В конце концов терпение у немцев лопнуло (или стало подходить к концу топливо), и они ушли, так и не сбив увертливого «мосси».

11 сентября 1944 г. «Москито» PR.XVI (заводской номер MM397) в составе большой группы бомбардировщиков перелетел на советский аэродром Ягодник (Кольский полуостров) для участия в ударе по германскому линкору «Тирпиц». Требовалось определить точное местонахождение тяжелого корабля, тщательно скрываемое немцами. Дело было опасным и трудным. Помимо естественных препятствий (сложный рельеф, частая низкая облачность) имелись и искусственные: мощная система ПВО и установки задымления района стоянки линкора. В ходе первого разведывательного полета 14 сентября «Москито» помешала десятибалльная облачность. На следующий день фьорд оказался закрыт дымовой завесой. 16 сентября зенитчики военно-морской базы «достали» разведчик: он вернулся на аэродром с пятью пробоинами. Только 29 октября другой «Москито» (заводской номер NS643) сумел выполнить перспективное фотографирование линкора с высоты всего 1500 м, но из очередного полета эта машина не вернулась. Следующий «Москито», посланный на разведку, обнаружил ее обломки в Тромсе-фьорде неподалеку от стоянки «Тирпица».

В ноябре 1944 г. 540-я и 544-я эскадрильи получили на вооружение первые самолеты модификации PR.32. Их потолок, превышавший 12 600 м, и высокая скорость полета (на 30 км/ч больше, чем у PR.XVI) обеспечивали практическую неуязвимость нового разведчика для любых истребителей противника, кроме реактивных. Однако, как и первые «шестнадцатые», самолеты PR.32 оказались не лишены недостатков. Их моторы частенько перегревались, обмерзало остекление,



Несколько самолетов «Москито» были переданы английской авиакомпании BOAC и использовались для доставки авиапассажиров в нейтральную Швецию. Поскольку полеты производились над оккупированной Норвегией, удобства пассажирам (вверху справа) обеспечивались минимальные



В отличие от предшественников, разведчики PR.Mk.XVI получили герметизированные кабины, что позволяло осуществлять длительные полеты на высотах до 11 000 м. Впрочем, долгое время машины этого типа страдали из-за обмерзания карбюраторов и оттого их экипажи 544-й эскадрильи не рисковали забираться слишком высоко

неудовлетворительно работали системы вентиляции и обогрева кабины. Серия «тридцать вторых» оказалась самой короткой. На этих «штучных» машинах дефекты удалось в основном устранить к началу 1945 г. Вскоре стало известно, что облегченные высотные PR.32 ждет работа, далекая от разведки. Скорее наоборот, их задачей стало обеспечение скрытности мероприятий, проводимых английским руководством. Поздней осенью 1944 г. 540-ю и 544-ю эскадрильи привлекли к участию в операции «Фругел», высотным беспосадочным полетам из Великобритании в Советский Союз для доставки дипломатической почты. Первое время «почтовые» «Москито» садились на подмосковном аэродроме Раменское, а позднее — во Внуково. По пути туда и обратно «мосси» не раз подвергались атакам реактивных истребителей Ме 262 и Ме 163, но ни один из «дипломатических курьеров» не был сбит. В общей сложности «Москито» выполнили 27 таких полетов.

В период Ялтинской конференции руководителей СССР, США и Великобритании опыт был повторен. На этот раз «Москито» выполняли посадки на аэродроме Саки в Крыму. Маршрут полетов в рамках операции «Хейкон» пролегал через Мальту или Египет.

В последний период войны разведывательные «Москито», как правило, не встречали серьезного сопротивления со стороны немцев: силы Люфтваффе были изрядно ослаблены. За четыре месяца 1945 г. самолеты 540-й эскадрильи совершили 393 боевых вылета, при этом была потеряна всего одна машина. Правда, в отдельных случаях экипажи попадали в очень сложное положение. Так, в марте самолет флаинг офицера Р. Хайнса подвергся скоординированной атаке сразу двух ракетных истребителей Ме 163. Английский разведчик летел на высоте 9000 м, когда его с фантастической легкостью догнала пара неприятельских перехватчиков. Хайнс сделал переворот и спикировал до высоты 4500 м, при этом приборная скорость его «Москито» достигла 770 км/ч. Однако ракетные истребители, разумеется, летели быстрее, и их оказалось не так-то просто «сбросить с хвоста». Вскоре правый двигатель «мосси», получивший прямое попадание, загорелся. Хайнс снизил машину до бреющего полета и стал петлять, уклоняясь от атак и стараясь прикрыться от огня местными предметами.

Наконец Ме 163 ушли, но «на сцене» появился обычный истребитель Bf 109, который выполнил три атаки и добился нескольких попаданий. Затем и он по непонятной причине прекратил попытки уничтожить самолет Хайнса и отвалил. Раненый оператор не мог вести ориентирование, поэтому в довершение всех бед «едва живой» «мосси» на малой высоте пролетел прямо над зенитными батареями Касселя и получил дополнительные повреждения. Хайнсу все же удалось дотянуть до Лилля. На следующий день мужественный пилот получил «Летный крест за заслуги».

В самом конце войны на вооружении 544-й эскадрильи появилось несколько самолетов PR.34. Их феноменальная дальность полета практически оказалась невостребованной в Европе, поскольку от огромного некогда Третьего рейха осталась только небольшая часть. Скорее в порядке эксперимента, чем из-за реальной необходимости, в эскадрилье занялись их доработкой, подвесив под крыльями пару 908-литровых баков. В этом варианте «Москито» превратился в «летающую цистерну» емкостью 5700 л. Такие самолеты нашли ограниченное применение над Тихим океаном, где бои также вступали в завершающую фазу. Здесь на «Москито» PR.34 успела полетать в боевых условиях 684-я эскадрилья. Радиус действия новых «мосси» и их высотность позволяли многое. Так, в одном из полетов командир эскадрильи К. Эндрюс умудрился сделать несколько великолепных фотографий высочайшей горной вершины — Эвереста. Необычность заключалась в ракурсе снимков — они были выполнены сверху!

КОЛИЧЕСТВО ПОСТРОЕННЫХ И ПОТЕРЯННЫХ В ХОДЕ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ САМОЛЕТОВ-РАЗВЕДЧИКОВ «МОСКИТО»

Модификация	Начало серийной постройки	Всего построено	Боевые потери
PR.I	июнь 1941 г.	10	5
PR.IV	декабрь 1942 г.	27[1]	8
PR.VIII	ноябрь 1942 г.	5	1
PR.IX	май 1943 г.	90	14
PR.XVI	ноябрь 1943 г.	435	6
PR.32	сентябрь 1944 г.	4	–
PR.34	январь 1945 г.	181[2]	–

Примечания: 1. Начало переоборудования из бомбардировщиков B.IV.
2. Большая часть самолетов построена после окончания войны.

Дневные бомбардировщики

Первой получила на вооружение бомбардировочный вариант «Москито» 105-я эскадрилья из 2-й группы Бомбардировочного командования (у англичан группа — тактическое соединение, не имевшее постоянного штатного состава: она могла насчитывать от трех до десяти и даже более эскадрилий). Подразделение базировалось на аэродроме Хоршем. По состоянию на 7 апреля 1942 г. в составе эскадрильи имелось 20 экипажей и 7 самолетов. Последние представляли собой переоборудованные разведчики «Москито» PR.I/bomber conversion (B.IV серии i). А вот первый «настоящий» B.IV серии ii, как это ни парадоксально, был направлен в фоторазведывательный отряд 1 PRU. В 105-ю эскадрилью «четверки» начали поступать лишь в середине мая. Сравнение летных качеств переоборудованных PR.I с изначально бомбардировочным вариантом B.IV показало, что по максимальной скорости первые «четверки» немного уступали «единичкам» (на 3–5 км/ч), хотя теоретически должна была наблюдаться обратная картина.

Начало боевого пути «Москито»-бомбардировщика, вопреки широко распространенному мнению, вряд ли можно признать удачным. В ночь на 31 мая 1942 г. самолеты командира эскадрильи Оукшотта и пилота Кеннарда взяли курс на Кельн. Обратно вернулся лишь Оукшотт, а судьба Кеннарда и его навигатора осталась неизвестной (впрочем, командование Люфтваффе официально заявило об уничтожении в эту ночь одного «Москито»). На следующий день зенитной артиллерией был сбит над Кельном еще один «мосси». Его



Дневные бомбардировщики B.Mk.IV из 105-й эскадрильи над Великобританией в декабре 1942 г.

экипаж спасся на парашютах. Статистика за июнь рисовала довольно безрадостную картину: одна потеря приходилась в среднем на девять боевых вылетов.

В том же месяце «Москито» поступили на вооружение еще одной эскадрильи — 139-й. Ее пилоты не успели как следует освоить новую машину и были брошены в бой недоученными. В одном из первых полетов флайт лейтенант Бэггули на боевом курсе вместо створок бомболюка выпустил... тормозные щитки, которые немедленно оторвало набегающим потоком воздуха. При посадке самолет на высокой скорости пробежал всю полосу, снес шасси в ближайшей канаве и едва не встал на «нос». Экипаж отделался ушибами.

Случалось и похуже. При налете на базу подводных лодок в Фленсбурге два из трех участвовавших «Москито» были сбиты зенитной артиллерией. Погибли великолепные опытные пилоты — груп кэптэн Мак Дональд и командир эскадрильи Оукшотт. Последний самолет под управлением командира эскадрильи Хоулстона подвергся атаке тройки FW 190. Выяснилось, что «фоккеры» на малой высоте не могут догнать «мосси». Последовало еще несколько аналогичных столкновений с истребителями. Здесь следует подчеркнуть, что во всех случаях немецкие самолеты не имели преимущества в высоте полета. По результатам этих стычек англичане сделали опрометчивый вывод о практической неуязвимости своего скоростного бомбардировщика для неприятельских перехватчиков. Они проигнорировали тот очевидный факт, что немецкие летчики в большинстве случаев стремились заранее получить преимущество в высоте, а затем, снижаясь, разгоняли свои машины до высоких скоростей. Атака сзади на пикировании или сразу после вывода из пикирования была шаблонным тактическим приемом истребителей Люфтваффе.

Иллюзии рассеялись, когда из боевого вылета на Эмден вернулся поврежденный «Москито» B.IV флайт сержанта Смита. Пара FW 190 буквально изрешетила ему крыло и фюзеляж, чудом оставив незадетыми силовые установки. Стойки шасси не выпустились из-за повреждения гидросистемы, и Смиту пришлось сажать самолет «на брюхо». В августе и сентябре еще несколько «мосси» пострадало от огня «фоккеров».

Фирма-изготовитель немедленно начала поиск резервов скорости. Отказ от боковых выступающих блистеров на фонаре давал прибавку в 5 км/ч, но экипажи «Москито» энергично возражали против такого «усовершенствования». Напротив, позднее на многих машинах при доработках стали монтировать верхний блистер. Встав на колени, навигатор мог со своего кресла наблюдать за обстановкой в задней полусфере. Конструкторы отрабатывали и другие способы увеличения скорости полета «мосси»: снятие антенной мачты, полировку поверхности крыла, оптимизацию открытия створок радиаторов. Наиболее удачным и единственным реализованным на серийных машинах решением оказалась установка профилированных индивидуальных выхлопных патрубков. Во всем диапазоне высот такие



Первая фотография самолета «Москито», появившаяся в английской печати. Решение о публикации было принято после потери нескольких «мосси» над территорией противника

патрубки за счет использования реактивного эффекта обеспечили прибавку скорости полета порядка 16–21 км/ч.

Факт существования нового бомбардировщика скрывали не только от противника, но, естественно, и от широкой публики. Летом 1942 г. в прессу просачивались лишь смутные упоминания о неком «чудо-самолете». Лишь 26 сентября, после успешного удара четверки «Москито» по зданию гестапо в Осло, появились более подробные публикации. В них в самых общих чертах обрисовывался облик машины. Интересно, что для введения немцев в заблуждение английская цензура тщательно устраняла всякие упоминания об отсутствии оборонительного вооружения на бомбардировочном варианте самолета. Наоборот, во всех статьях читателя «ненавязчиво» убеждали в том, что любой «Москито» несет четыре пулемета и четыре пушки. А это, как нам известно, справедливо только в отношении истребителей и истребителей-бомбардировщиков.

Бомбардировка точечной цели в Осло имела огромный пропагандистский успех, на что и была нацелена. Англичане утверждали, что им удалось уничтожить архивные материалы гестапо, касавшиеся тысяч «непокорных» норвежцев. В здание из двенадцати сброшенных попало семь бомб (!), три из них пробили его навылет. Не обошлось без немецких истребителей: тройка FW 190 сумела подбить одного из «мосси», который упал на территории Швеции. Преследуя остальных, пилот «фоккера» не справился с управлением и разбился.

Осенью 1942 г. в 105-й эскадрилье были отработаны собственные методы атаки целей с предельно малых высот. Обычно удар осуществлялся двумя группами машин. Первая шла на бреющем и сбрасывала бомбы с замедлением взрыва. Вторая при подлете к цели выполняла горку до высоты 600–700 м, а затем пикировала на цель: при этом максимальное отклонение бомб от точки прицеливания не превышало 60 м. Именно так был организован налет на радиотехнические заводы «Филипс» в Эйндховене 6 декабря 1942 г. Сложность заключалась в тщательном выдерживании временных интервалов. Бомбы обеих групп должны были взрываться одновременно, иначе не исключалось поражение своих самолетов осколками. Если же разнести удары по времени, то вторая группа лишалась фактора внезапности.

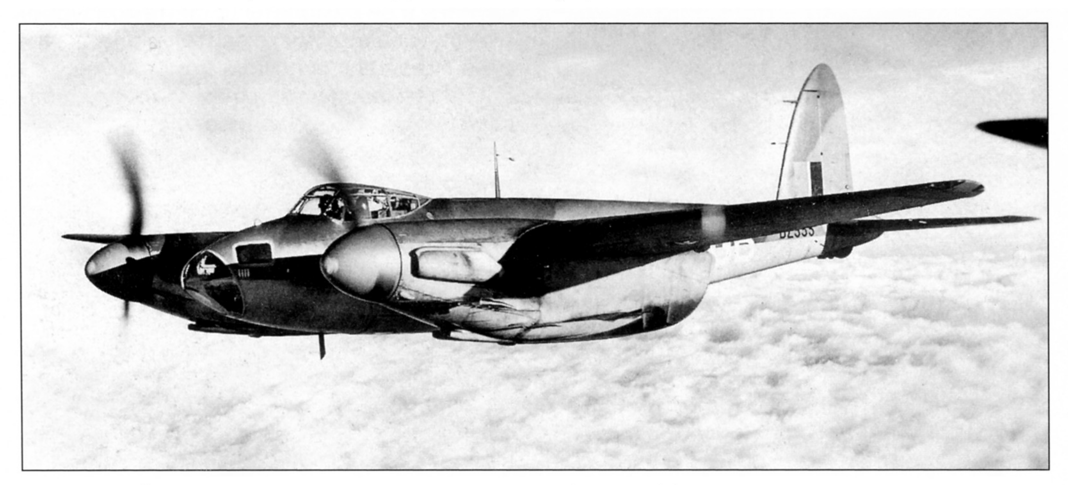
Выяснилось, однако, что удары с предельно малых высот, помимо несомненных достоинств, имеют и негативную сторону. Сильно возрастал риск столкновения с птицами. Однажды «Москито» пилота Бристоу влетел в стаю голубей. Оба лобовых стекла оказались разбиты, летчик контужен, кровь залила ему лицо. Навигатор Маршалл с большим трудом удержал самолет в горизонтальном полете и принялся приводить Бристоу в чувство, поскольку не имел достаточных

навыков для выполнения посадки. Очнувшийся летчик плохо видел — быстро свернувшаяся кровь сковала ему веки. Да и встречный поток воздуха, мягко говоря, не способствовал наблюдению. Маршалл спустился в нос самолета к уцелевшему переднему стеклу и принялся руководить действиями Бристоу весьма своеобразно: один толчок означал «доверни вправо», а два — «влево». Им удалось благополучно посадить машину с третьего захода.

Другой опасностью, подстерегавшей пилотов низколетящих «Москито», стали воздушные линии электропередачи и телефонной связи. В июле 1942 г. самолет флайт сержанта Роулендса перерубил кабель неизвестного происхождения и даже привез его обрывок на аэродром. «Препятствие» немедленно пустили на сувениры. В результате удара «Москито» сильно пострадал и нуждался в заводском ремонте.

Вновь и вновь поднимался вопрос о возможности вооружения «мосси» оборонительными стрелковыми установками. Сэр Джеффри Де Хевилленд попытался подавить его в зародыше, однако в боевых эскадрильях принялись разрабатывать самодельные устройства. Неподвижные пулеметы для стрельбы назад монтировали в хвостовом коке и в задней части мотогондол. Создали вариант ограниченно подвижной (блистерной) установки в задней части фонаря. Экипажи не без оснований считали, что даже такие, не слишком эффективные огневые точки окажут на неприятельских летчиков-истребителей большое моральное воздействие. Скрепя сердце Де Хевилленд-старший дал указание об отработке «фирменной» оборонительной установки, обеспечивающей снижение максимальной скорости полета не более чем на 8 км/ч. Эту задачу поручили компании «Роуз Бразерс» (Rose Brothers), которая остановилась на варианте неподвижных пулеметов в мотогондолах по типу «бостоновских» и «бленхеймовских». Установки успешно прошли наземные испытания, но вскоре от идеи введения стрелково-пушечного вооружения на «Москито»-бомбардировщиках окончательно отказались.

В то время командование 2-й группы решило опробовать другие мероприятия оборонительного характера. В состав ударных групп включили несколько истребителей «Москито». Коки винтов бомбардировщиков окрасили в голубой цвет, а также нанесли голубую поперечную полосу шириной 457 мм на их фюзеляжах (характерный признак истребителей RAF). Кроме того, с экипажами бомбардировочных эскадрилий проводились практические занятия. К ним привлекались опытные пилоты «Спитфайров». В учебных боях отрабатывались приемы уклонения от атак истребителей. Благодаря прекрасной аэродинамике «Москито» быстро разгонялся даже при пологом пикировании, что было сочтено наилучшим способом «отрыва» от неприятельских перехватчиков. Однако типичным профилем полета для бомбардировочных подразделений «мосси» на этом этапе оставался маловероятный, поэтому пикировать, грубо говоря, можно было только в землю.



Бомбардировщики «Москито» B.Mk.IV из 105-й и 109-й эскадрилий оснащались невысотными двигателями «Мерлин» 23 и, вопреки легендам, с самого начала боевого применения несли чувствительные (по английским меркам) потери

НАРАЩИВАНИЕ ЧИСЛЕННОСТИ САМОЛЕТОВ «МОСКИТО» В БОЕВЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ В 1942–1943 гг.

Подразделение	Дата			
	7.06.1942 г.	30.09.1942 г.	31.01.1943 г.	31.05.1943 г.
Разведчики				
1 PRU	11	14	–	–
540-я эскадрилья	–	–	22	24
1477-е звено	–	–	–	5
1409-е звено	–	–	7	10
Бомбардировщики				
105-я эскадрилья	9	19	23	19
109-я эскадрилья	–	8	20	31
139-я эскадрилья	–	3	10	14
192-я эскадрилья	–	–	3	5
618-я эскадрилья	–	–	–	12
Истребители				
25-я эскадрилья	–	–	19	28
29-я эскадрилья	–	–	–	4
85-я эскадрилья	–	20	19	20
151-я эскадрилья	19	18	22	24
157-я эскадрилья	19	23	22	24
256-я эскадрилья	–	–	–	19
264-я эскадрилья	16	23	20	27
307-я эскадрилья	–	–	21	23
410-я эскадрилья	–	–	20	26
456-я эскадрилья	–	–	16	26
Истребители-бомбардировщики				
23-я эскадрилья	1	15	18	18
418-я эскадрилья	–	–	–	6
605-я эскадрилья	–	–	–	18
Всего	75	143	262	373

К концу ноября 1942 г. в 282 боевых вылетах было потеряно 24 бомбардировщика «Москито» (около 8%). Каждые девять из десяти полетов совершались в светлое время суток. Эффективность «хирургически точных» ударов «мосси» не шла ни в какое сравнение с результатами коврового бомбометания ночников. Заметим, однако, что потери английских ночных бомбардировщиков в соответствующий период времени не превышали 5%. К тому же для высокопоставленных чинов Бомбардировочного командования оказался невпечатляющим общий тоннаж бомб, сброшенных «мосси» (всего 330 т). Руководство RAF продолжало ориентироваться на тяжелые ночные бомбардировщики. Поэтому третья по счету эскадрилья (109-я), получившая на вооружение «Москито» B.IV, не была включена в состав 2-й группы, а ее самолеты (с системой Oboe) использовались исключительно в качестве лидеров для ночных бомбовозов.

Вице-маршал авиации Харрис, возглавлявший Бомбардировочное командование, разглядел в 105-й и 139-й эскадрильях диверсионно-психологическое средство в войне с Германией. Поэтому нередко подразделениям «Москито» приходилось выполнять чисто «пропагандистские» боевые вылеты. Таким был налет на Берлин 30 января 1943 г. В этот день, как было заранее объявлено, Геринг и Геббельс планировали выступить по радио на массовом митинге. Тройка «Москито» из 105-й эскадрильи внезапно появилась над городом всего за несколько минут до выступления Геринга. И хотя город был закрыт сплошной облачностью, объявленная воздушная тревога сыграла



Производство бомбардировщиков B.Mk.XX, по конструкции идентичных B.Mk.IV, было налажено в Канаде на заводе в Даунсвью неподалеку от Торонто. На фото самолет с собственным именем «Новый Глазго»

К бомбардировщику B.Mk.XX доставили тележку с 227-кг бомбами

свою роль: выступление было сорвано. Некоторое время по берлинскому радио транслировались непонятные шумы, перемежавшиеся отдельными возгласами, а затем — в течение часа — симфоническая музыка. Два «мосси» отбомбились по железнодорожной станции севернее Берлина. Третий швырнул свои «подарки» сквозь облачность по расчету времени, но, естественно, не попал в «Спортпалас», где планировалось выступление гитлеровских бонз.

КОЛИЧЕСТВО ПОСТРОЕННЫХ И ПОТЕРЯННЫХ ЗА ПЕРВЫЙ ГОД БОЕВОГО ПРИМЕНЕНИЯ ДНЕВНЫХ БОМБАРДИРОВЩИКОВ «МОСКИТО» (С 31.05.42 Г. ПО 31.05.43 г.)

Модификация	Начало серийной постройки	Всего построено	Боевые потери
B.IV серии i (переоборудованы из разведчиков)	октябрь 1941 г.	9	6
B.IV серии ii	апрель 1942 г.	251[1]	42

Примечание. 1. Показано количество построенных до 31 мая 1943 г.

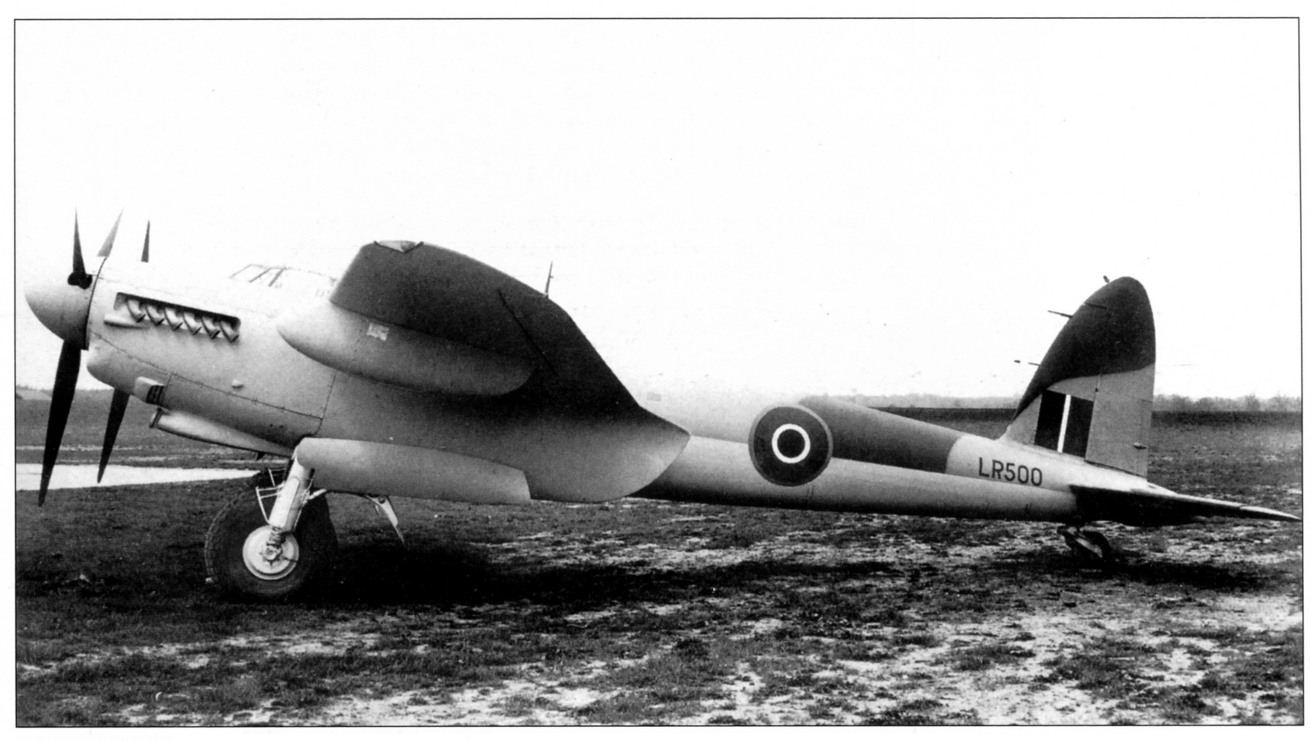
Май 1943 г. стал двенадцатым и последним месяцем, когда бомбардировщики «Москито» применялись днем. Завершающий дневной, а точнее, вечерний рейд состоялся 27 мая. В нем приняли участие шесть самолетов из 139-й и восемь из 105-й эскадрильи под командованием винг коммандера Рейнольдса. Целями для «мосси» были назначены оптические заводы Шотта и Цейсса в Йене. Вот впечатления самого Рейнольдса об этом полете:

«В 19.15 вместе с другими я поднялся в воздух на машине с бортовым номером DZ601. Мы собрались на «круге» поблизости от аэродрома, а затем построились в боевой порядок и направились на запад. В этом полете нам предстояло осуществить самое глубокое проникновение в пределы Рейха на малой высоте, которое мы когда-либо предпринимали. Тот вылет оказался и одним из наиболее напряженных, во всяком случае для меня.

Северное море мы преодолели на предельно малой высоте. Выскочив над вражеским берегом — это всегда очень волнующий момент, — самолеты увеличили скорость и сомкнулись плотнее. Вскоре наше путешествие стало даже занятным. Мы наблюдали велосипедистов, остановившихся и с удивлением провожающих нас взглядами. Детишки, заметив наши самолеты, бросались на всякий случай врассыпную. Автомобили не останавливались — их водители, по-видимому, попросту не замечали нас. Пасущиеся лошади, овцы и коровы испуганно разбегались в разные стороны. Нередко мимо нас проскакивали птицы — враги низколетящих самолетов. Столкновение с ними грозило крупными неприятностями.



Прототип бомбардировщика B.Mk.IX заводской номер LR495. На подкрыльевой подвеске — бракованные артиллерийские снаряды крупного калибра



Шестой серийный бомбардировщик «Москито» B.Mk.IX весной 1943 г. был передан в 109-ю эскадрилью. Ранние машины этой модификации оснащались моторами «Мерлин» 72/73 максимальной мощностью 1680 л.с.



В огромный внутрифюзеляжный бомбоотсек «Москито» B.Mk.XVI с небольшими зазорами помещалась 1800-килограммовая фугасная бомба «куки», по форме напоминавшая упаковку печенья с одноименным названием



Нанесение ударов с применением малокалиберных бомб «Москито» практиковали очень редко, но все же соответствующий вариант вооружения был отработан

Инциденты начались, когда мы прошли над каким-то крупным складом горючего. «Гансы» обстреляли нас из зениток. Прямых попаданий они не добились, но два наших самолета, уклоняясь от разрывов, столкнулись в воздухе и упали на землю.

Пролетев еще полсотни миль, мы вошли в зону плохой видимости. Низкая облачность в совокупности с дымами промышленного происхождения сильно затруднила пилотирование, тем более что мы летели над холмистым районом. Естественно, нам пришлось пробивать облачность и продолжать полет на безопасной высоте. Но мгла уже сгущалась и там, вынудив кратковременно включить навигационные огни. Экипажи ведомых машин воспользовались этим и восстановили строй...

Приблизительно в двадцати милях от цели мы вышли на боевой курс, увеличили скорость полета и открыли створки бомболюков. Старались отыскивать на земле характерные ориентиры, которые должны были появляться на пути к цели. Дальность видимости упала примерно до 1500 ярдов — немного, если летишь на столь высокой скорости.

По расчетам до цели оставалось менее двух миль, но ее все еще не было видно. Вдруг я заметил заводские трубы на расстоянии около 1000 ярдов и немедленно дал полный газ моторам. Навигатор флайт лейтенант Сисмор заметил над целью аэростаты и предупредил меня. Практически одновременно открыла огонь зенитная артиллерия противника. Трассы проходили в неприятной близости от нашей машины. Справа по курсу орудие на зенитной башне с бешеной быстротой выпускало снаряд за снарядом. Теперь — каждый за себя! Я выбрал высокое здание и довернул в его сторону: бомбы полетели с дистанции, на которой невозможно промахнуться. Ручку на себя — буквально перепрыгиваю через шестнадцатиэтажный корпус, — и в этот момент снаряд угодил в винт. Яркая вспышка прямо перед глазами, что-то ударило меня в руку и ногу, но я даже не обратил на это внимания — слишком жарко!

В небе, перечеркнутом многочисленными трассами, мы старались уклониться от этого блестящего великолепия и спасти свои жизни. Отвернув от аэростатов заграждения и постоянно вознося благодарности всевышнему за то, что немцы «мажут», наконец вышли из опасной зоны. Можно было оценить ущерб, нанесенный самолету и нам самим.

Левая рука и нога отказывались повиноваться, но болели не слишком сильно.



«Куки» не имела оперения и кувыркалась на траектории, поэтому ее конструкция предусматривала наличие нескольких ударных взрывателей для обеспечения всюдубойности

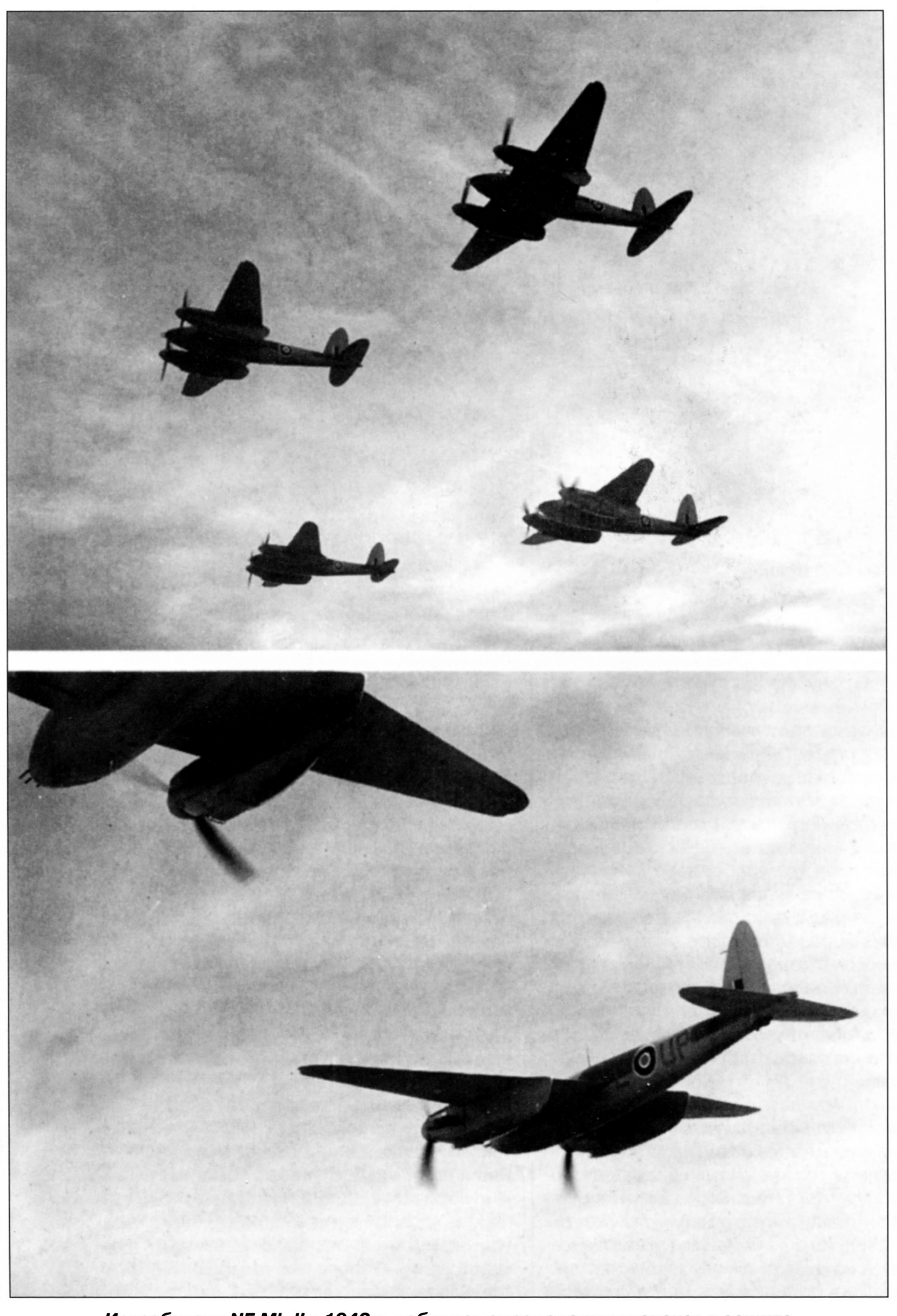
Самолет дрожал мелкой дрожью, как испуганная лошадь. Я разглядел многочисленные пробоины в левом крыле перед радиаторами. Большая дыра зияла чуть левее, в районе топливного бака. В носовой части фюзеляжа возле секторов газа также имелись две пробоины, тяги управления моторами оказались заклинены…

Странно, как самолет еще держался в воздухе. Я особенно опасался за радиатор левого мотора; к счастью, на протяжении всего полета температура охлаждающей жидкости не поднялась выше 97 °. Вибрация не усиливалась, поэтому я решил не флюгировать винт и не выключать мотор.

Обратно мы летели поодиночке. Сисмор перетянул мне жгутом левую руку выше раны, а я набрал еще немного высоты и вошел в облака — так возвращаться было безопаснее. Несмотря на все усиливавшуюся боль, я чувствовал удовлетворение — мои бомбы поразили цель! Позднее один из пилотов, летевший сзади, рассказал, что он наблюдал вырвавшиеся из здания языки пламени высотой в сотню футов, а затем и мощнейший взрыв, разметавший сооружение…»

Успех недешево обошелся англичанам: пять «Москито» не вернулись на свой аэродром. Но для немцев удар по цейссовским заводам оказался настоящим бедствием: на некоторое время возникли перебои с прицелами для танков, самолетов, артиллерийских орудий, биноклями и стереотрубами. Так что игра стоила свеч.

Весной 1943 г. «Москито» 105-й и 139-й эскадрилий все чаще начали летать на задания вечером (как в описанном выше случае) и даже ночью. А с 1 июня оба подразделения передали в 8-ю группу (так называемые «Легкие Ночные Ударные Силы»). Полуофициально группу называли также «Соединением следопытов» (PFF — Pathfinder Force). Вместе с 109-й эскадрильей все три подразделения «мосси» занялись обеспечением действий главной ударной силы Бомбардировочного командования — тяжелых четырехмоторных бомбовозов «Ланкастер» и «Галифакс».



Истребители NF.Mk.II в 1942 г. добились определенных успехов в защите Великобритании от налетов Люфтваффе, однако невысокая частота появления самолетов противника над страной заставила искать иные формы боевого применения

Глава 5

БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ И ИСТРЕБИТЕЛЕЙ-БОМБАРДИРОВЩИКОВ

Истребители

Первой получила на вооружение истребители «Москито» вновь сформированная 157-я эскадрилья. Ее командиром назначили винг коммандера Г. Слейда, который прежде командовал 604-й эскадрильей «Бьюфайтеров». В конце декабря 1941 г. пилоты 157-й эскадрильи приступили к изучению первого прибывшего «Москито» (заводской номер W4073) — это был «Mk.II с двойным управлением» (вскоре такие учебно-тренировочные машины переименовали в T.III). Боевые самолеты, предназначенные для эскадрильи, первым делом отправляли в мастерские, где производилось их дооборудование. В частности, на истребители устанавливали радиолокаторы AI.Mk.IV, модифицированные прицелы, противопрожекторные шторки. Там же переставляли некоторые переключатели и сигнальные лампы. К середине апреля 1942 г. 157-я эскадрилья располагала одним учебно-тренировочным самолетом T.III и 19 ночными истребителями NF.II, на трех из них локаторы еще не успели смонтировать. Хуже обстояло дело с подготовленными экипажами — их было всего семь.

В том же месяце «Москито» получила 151-я эскадрилья (прежде летавшая на «Дифайентах») из состава 10-й группы Истребительного командования. Ее командиром стал новозеландец винг коммандер Смит. К концу апреля в составе эскадрильи имелось 16 боевых и один учебный «мосси». Большую заинтересованность в новом истребителе проявил командир 10-й группы груп кэптэн Б. Эмбри. Он являлся одним из наиболее опытных офицеров среднего звена в Истребительном командовании и обладал значительным авторитетом «в верхах». Эмбри провел немало часов, лично управляя «Москито», и много сделал для скорейшего устранения его «детских болезней».

Как оказалось, у поступивших в боевые подразделения истребителей дефектов было немало. Так, в ходе первых же ночных стрельб выяснилось, что трассы носовых пулеметов «Браунинг» ослепляют экипаж. В течение двух-трех минут после короткой очереди летчики не могли различить даже самые яркие звезды на небе, не говоря уж о малоконтрастном силуэте неприятельского самолета. На испытаниях в Боскомб Даун этот дефект не отмечался, вероятнее всего, там вообще не выполняли ночных стрельб. С пушками хлопот оказалось меньше, но уже после оборудования пулеметов пламегасителями выяснилось, что яркие вспышки пушечных выстрелов отражаются тыльными полированными поверхностями лопастей винтов и слепят экипаж. Вскоре лопасти стали покрывать темной матовой краской.

Значительно сложнее решались проблемы силовой установки, которых также оказалось немало. В режиме наибольшей скороподъемности «Мерлины» перегревались из-за недостаточной производительности системы охлаждения, что приводило к отказам моторов. Пилотам рекомендовали тщательно следить за температурным режимом и вовремя давать двигателям «отдохнуть». Это заметно сказывалось на времени набора высоты. Устранить дефект удалось лишь путем переделки профиля тоннеля радиатора. А вот перегрев выхлопных коллекторов стал настоящим кошмаром для

конструкторов «Де Хевилленд». Трещины коллекторов сопровождались обгоранием элементов конструкции мотогондол, а также перегревом электропроводки и трубопроводов. Это грозило пожаром и гибелью всего самолета. Однажды возгорание произошло прямо над аэродромом. Слейд, пилотировавший машину, чудом успел приземлиться. Технический персонал эскадрилий и сотрудники «Де Хевилленд» совместными усилиями смогли найти решение и в данном случае, но удалось это далеко не сразу. Объем трудозатрат по доработкам на каждом «Москито» превысил 500 человеко-часов. Постепенно, однако, ситуация нормализовалась, хотя полностью боеготовой 157-я эскадрилья была признана только в конце мая.

Между тем нужда в эффективных ночных истребителях для англичан вновь обострилась до крайности в апреле 1942 г. В ночь на 27 апреля 47 немецких бомбардировщиков нанесли удар по Норвичу. Для их перехвата впервые были подняты три «Москито» NF.II из 157-й эскадрильи, но они не смогли обнаружить противника. Спустя двое суток командир звена Ашфилд зафиксировал контакт с немецким бомбардировщиком Do 217, однако атака опять не состоялась. Спустя еще полчаса — новый контакт. Ашфилд сблизился с целью, предвкушая успех, но в прицеле оказался... «Галифакс». Следовало быть очень осторожным, прежде чем открывать огонь.

Неудачи преследовали пилотов «Москито»-истребителей. В ночь на 1 мая груп кэптэн Эмбри едва не столкнулся на встречных курсах с He 111. После разворота, однако, он не сумел вновь обнаружить самолет противника. Многочисленные контакты с неприятельскими машинами не завершились их уничтожением, поскольку тактика ночных перехватов оказалась недостаточно отработанной. Выяснилось также, что наиболее массовая цель — двухмоторный бомбардировщик Do 217E — довольно быстроходна, поэтому ее преследование на параллельных курсах оказывалось порой бесперспективным занятием. «Дорнье», летевший на небольшой высоте, успевал покинуть зону обнаружения наземного радиолокатора прежде, чем «Москито» удавалось его догнать.

Англичане перестроились. Они решили сначала потренироваться в перехватах днем, поскольку дальность обнаружения вражеских самолетов в этом случае гораздо больше. И тут, как назло, одна за другой последовали три катастрофы истребителя, не успевшего еще обагрить кровью



Флайт-лейтенанты Лоуренсон и Аллен у самолета «Москито» B.Mk.IX, совершившего 213 боевых вылетов (максимальное число для самолета данного типа). В носовом коке смонтирована аппаратура разностно-дальномерной станции Oboe. Самолет и экипаж погибли в ходе агитационного тура по Канаде

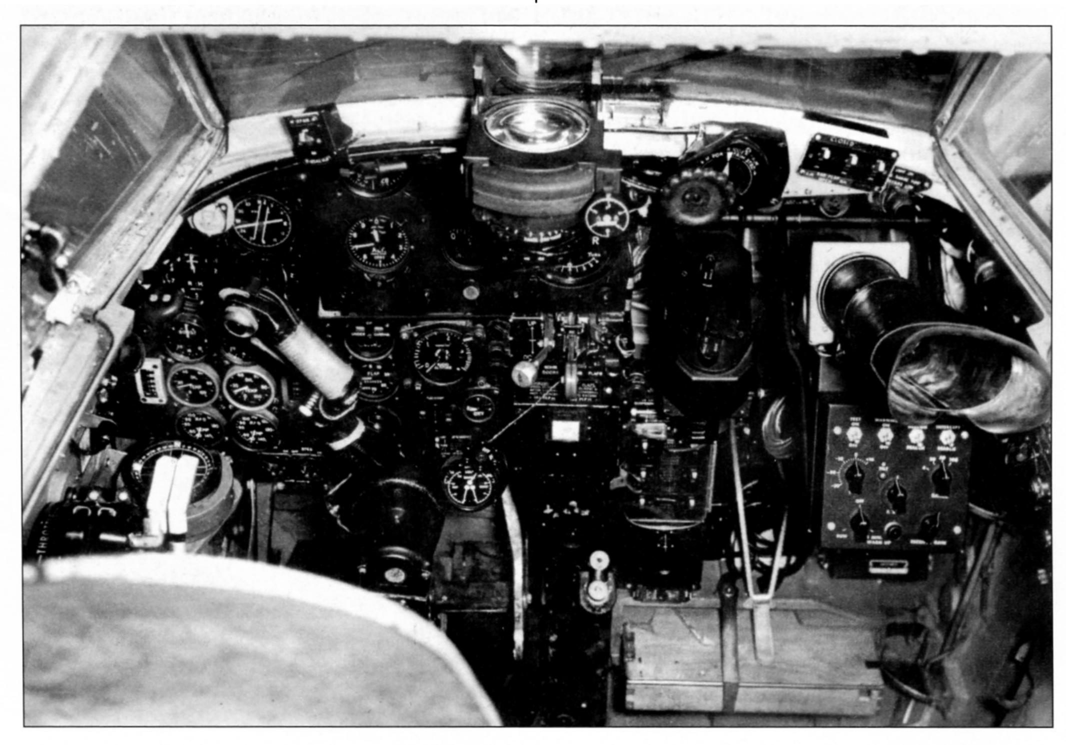
врага свои «когти». Все они произошли из-за отказов матчасти.

Только 29 мая 1942 г. пришла долгожданная победа. Было около 4.30, когда флайт лейтенант Пеннингтон из 151-й эскадрильи атаковал и, по-видимому, уничтожил бомбардировщик He 111 над Северным морем. Машина англичанина (заводской номер DD628) также получила повреждения, поэтому пилот не сумел проследить до конца судьбу ярко горящего вражеского самолета. В ту же ночь другой летчик 151-й эскадрильи, Вейн, повредил Do 217E.

Спустя сутки свою жертву нашел Ашфилд на «Москито» (заводской номер W4099) из 157-й эскадрильи. Он выпустил в Do 217E более 450 снарядов с расстояния 150–250 м, а затем пустил в ход пулеметы, ведя огонь с 60–100 м. «Дорнье» свалился в пикирование и вертикально вошел в низкое кучевое облако. Ашфилд, таким образом, не наблюдал падения вражеского самолета на землю и заявил о нем, как о поврежденном. Полученные после окончания войны немецкие документы позволяют утверждать, что в ту ночь Люфтваффе лишились четырех Do 217E. Помимо «ашфилдской» имеются еще три «заявки» на уничтожение Do 217 — одна от зенитной артиллерии и две от 68-й эскадрильи «Бофайтеров». Таким образом, существуют серьезные основания для того, чтобы считать эту машину первым самолетом противника, уничтоженным «Москито»-истребителем.

В конце июня великолепное мастерство продемонстрировал командир 151-й эскадрильи винг коммандер Смит. В течение получаса ему удалось уничтожить два Do 217E «достоверно» (он наблюдал, как летевшие на небольшой высоте «Дорнье», сраженные его очередями, рухнули в море) и один He 111 «вероятно» (по немецким данным, тяжело поврежденному «Хейнкелю» все же удалось вернуться на базу). Впервые выход в атаку на одного из «Дорнье» осуществлялся с помощью бортового радиолокатора (во всех описанных выше случаях самолеты противника обнаруживались визуально).

Следующей в мае 1942 г. получила на вооружение «Москито» NF.II 264-я эскадрилья винг коммандера Х.Керра. Ей передали самолет заводской номер W4053, бывший «турельный» истребитель, впоследствии переоборудованный в учебно-тренировочную машину T.III. Поскольку прежде эскадрилья летала на «Дифайентах», потребовалось немало времени для того, чтобы переучить пилотов на двухмоторный самолет. Только в конце июля командир звена Кук «обновил» свой «мосси», уничтожив Ju 88A-4 в районе Малверна.



Кабина ночного истребителя

В июле же начала перевооружение на «Москито» NF.II 85-я эскадрилья, а месяцем раньше машины без радиолокаторов поступили в 23-ю эскадрилью «интрудеров», о которых будет рассказано ниже. К концу сентября общий налет «Москито»-истребителей в строевых частях достиг 11 000 часов.

Накопленный опыт позволил сделать важные выводы. Во-первых, выявились неудовлетворительная надежность и невысокая эффективность раннего варианта радиолокатора AI.Mk.IV. Во-вторых, считавшаяся наиболее рациональной матовая черная окраска для ночных истребителей подверглась сокрушительной критике. Оказалось, что «абсолютно черный» самолет сразу бросается в глаза в сумерках. Кроме того, даже темной ночью такая окраска способствует обнаружению машины на фоне звездного неба, и особенно на фоне подсвеченных луной облаков. В поисках лучшего варианта в разных эскадрильях стали пробовать собственные разработки: например, в 151-й применили комбинацию белого, палево-синего и серого цветов.

До конца 1942 г. истребители «Москито» поступили на вооружение еще четырех эскадрилий Королевских ВВС: 25-й (она частично сохранила «Бофайтеры» до мая 1943 г.), 307-й (польской), 410-й (канадской) и 456-й.

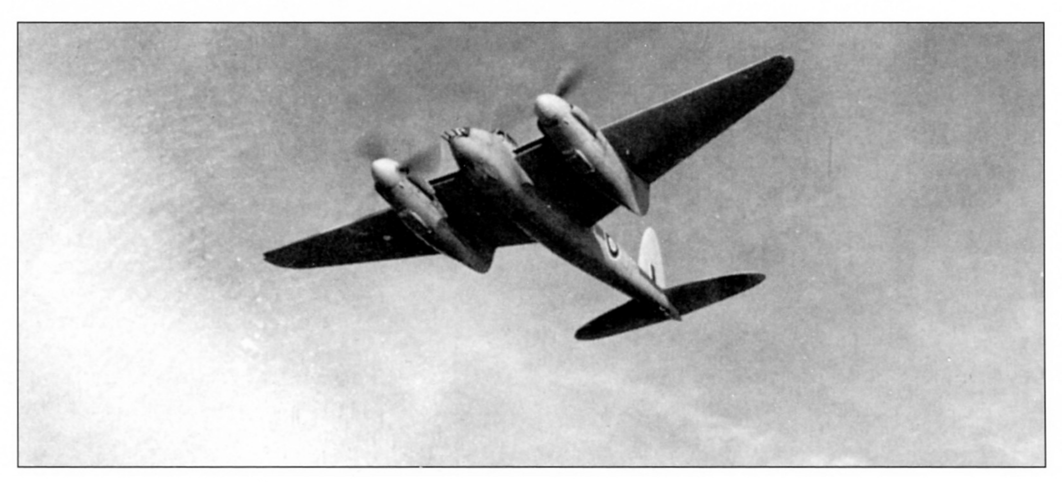
16 января 1943 г. в 151-ю эскадрилью прибыл для войсковых испытаний особый вариант «Москито» — «Турбинлайт», оборудованный мощным прожектором и радиолокатором в носовой части фюзеляжа. Считалось, что такие самолеты, действуя совместно со звеном обычных истребителей, окажутся способными подсвечивать и уничтожать вражеские бомбардировщики. Опыт применения самолетов «Хэвок» «Турбинлайт», которыми были вооружены 10 эскадрилий, показал невысокую эффективность таких «составных» перехватчиков. Но, по-видимому, оставались надежды, что более скоростной и вооруженный четырьмя пушками «Испано» носитель прожекторно-радиолокационной станции, каким являлся «Москито», решительно изменит положение. Чуда, однако, не произошло. После непродолжительных опытов в 151-й и 85-й эскадрильях машину вернули изготовителю с нелестным отзывом.

В феврале 1943 г. 85-я эскадрилья получила на вооружение истребитель NF.XII с сантиметровым радиолокатором. Ее командир винг коммандер Дж. Каннингхэм всесторонне опробовал новую модификацию машины и оказался в высшей степени удовлетворен. Де Хевилленд на совещании руководителей компании отметил, что Каннингхэм *«...полон энтузиазма по отношению к этому варианту. У него сейчас три машины, и он должен получить еще девять».*

В ночь на 15 апреля летчики Сатклифф и Грин из 85-й эскадрильи открыли счет победам NF.XII, уничтожив по одному Do 217E из бомбардировочной эскадры KG40. К этому моменту основные дефекты «Москито»-истребителя были уже



Группа истребителей «Москито» F.Mk.II из 605-й эскадрильи



Первые F.Mk.II поступили на вооружение 23-й эскадрильи «интрудеров»

устранены. Боеготовность подразделений повысилась в среднем до 74 %. Для сравнения отметим, что относительное количество боеготовых «Тайфунов» в этот период не превышало 61 %, а у «Спитфайров» Mk.IX показатель был несколько лучше — 85 %.

Со второй половины апреля 1943 г. Люфтваффе бросили против объектов в Южной Англии истребители-бомбардировщики FW 190A-4/U8 и FW 190A-5/U8 из скоростной бомбардировочной эскадры SKG10. Их первый боевой вылет, правда, закончился конфузом, поскольку только два «Фокке-Вульфа» из тридцати сумели разыскать столь «малоразмерную» цель, как Лондон; один разбился, а еще три из-за навигационной ошибки совершили посадку на территории Великобритании. Однако немцы быстро усвоили урок и в дальнейшем доставили своему противнику немало неприятностей. Низколетящие истребители-бомбардировщики практически не обнаруживались английскими наземными радиолокаторами, а по скорости полета (после сброса бомбы) они не уступали британским истребителям. Тактике внезапных ударов с малой высоты трудно было найти «противоядие».

Руководители Истребительного командования и 11-й группы, в частности, считали, что «Москито» не подходит для борьбы с FW 190. Они сделали ставку на «Тайфуны». В ночь на 17 мая поднятые для перехвата «фоккеров» одномоторные истребители «Тайфун» после часового поиска врага в ночном небе вернулись ни с чем. Тогда диспетчер 11-й группы решил *«рискнуть своей шляпой»* и отправил на перехват немецких самолетов истребители «Москито» NF.XII из 85-й эскадрильи, находившейся в его оперативном подчинении. Решение оказалось своевременным: в ту ночь «мосси» уничтожили сразу пять FW 190. Диспетчер «отделался» бутылкой шампанского и посеребренной моделью «Москито», которую он вручил вскоре после описанных событий летчику Грину и оператору Гримстону. Именно этот экипаж сбил первый «Фокке-Вульф», упавший в районе Дувра.

«Москито» NF.XII доказал, что в ночном бою он способен бороться с любыми вражескими самолетами. В июле его жертвами стали три новейших немецких двухмоторных Me 410, которые считались «германским ответом» на «Москито». В одном из боев с «мессерами» отличился командир 256-й эскадрильи винг коммандер Парк, а ведь его подразделение только в мае приступило к освоению NF.XII. Истребители «Москито» постепенно становились все более массовым типом в Истребительном командовании.

Объективно задача поражения военных объектов на территории Англии для немцев была несколько проще, чем нанесение ударов по целям в Германии для англичан. Me 410 поднимались в воздух с аэродромов оккупированной Франции и находились в «зоне досягаемости» английской истребительной авиации всего около получаса, в то время как бомбардировщики «Москито» — в среднем не менее полутора часов. Однако относительные потери носили иной характер: до 7 % — у подразделений Me 410 и не более 1,75 % — в эскадрильях «Москито». К тому же нормальная бомбовая нагрузка «мосси» в этот период — четыре 227-кг бомбы,

а у Ме110 — десять бомб по 50 кг либо две 250-«килограммовки». Следовательно, английский самолет применялся более эффективно не только в роли бомбардировщика, но и в роли ночного истребителя.

Поздней осенью 1943 г. на вооружение ряда истребительных эскадрилий стали поступать два новых варианта «Москито» — NF.XIII и NF.XVII. По состоянию на 21 января 1944 г. в десяти боеготовых истребительных эскадрильях имелось 50 NF.II, 49 NF.XII, 67 NF.XIII и 24 NF.XVII. Наиболее важными в этот период считались две проблемы: повышение скорости полета «мосси» на высотах более 6000 м и борьба с обледенением. Переделкам подверглись воздухозаборники нагнетателей, прошли испытания несколько образцов пламегасителей. Удалось устранить протечки топлива и масла на стыках трубопроводов и улучшить герметичность бензобаков.

В конце 1943 г. в 85-й эскадрилье и специальном отряде истребителей-перехватчиков (FIU — Fighter Interception Unit) испытывались два образца «Москито» NF.XIII с системой впрыска закиси азота в нагнетатели моторов. Это устройство давало двойной эффект: увеличивалось содержание кислорода и понижалась температура карбюрированной смеси, подаваемой в цилиндры моторов. На высоте 7400 м «добавка» мощности оказалась столь существенной, что скорость полета по сравнению с обычными серийными самолетами возросла на 75 км/ч. Правда, запаса окиси азота хватало всего на 6 минут. И все же фирма «Хестон Эркрафт» (Heston Aircraft) немедленно получила заказ на переоборудование 50 NF.XIII для 96-й и 410-й эскадрилий. На одной из этих машин, полученной 85-й эскадрильей «на пару дней» для сравнения с «нормальными», винг коммандер Каннингхэм сбил очередной Ме 410.

В ночь на 22 января 1944 г. Люфтваффе организовали очередной массированный налет на Лондон (операция «Штейнбок»). Основную массу атакующих составляли самолеты Ju 88 и Do 217 последних модификаций. В первой волне летели Ju 188, Me 410 и небольшое количество FW 190, сбрасывавших металлизированные ленты «дюппель». Участвовали в налете также около 30 тяжелых бомбардировщиков Не 177. Система ПВО Великобритании была начеку, поэтому только 20 % из 447 вражеских самолетов смогли атаковать свои цели. Англичане подняли в воздух около 60 «Москито» из семи истребительных эскадрилий. В эту ночь пилот Х. Кемп из 151-й эскадрильи уничтожил Не 177. Другие «мосси» сбили еще восемь немецких самолетов.

Выяснилось, что американские локаторы SCR-720 работали в условиях помех от «дюппелей» намного лучше, чем английские AI.Mk.VIII. Пилот Дж. Брокбэнк из 25-й эскадрильи в ночь на 20 февраля сумел поджечь скоростной немецкий бомбардировщик Ju 188, открыв перечень побед «Москито» NF.XVII. А всего за первые два месяца «малого блица» ночные истребители «Москито» сумели уничтожить 76 самолетов противника, что составляло более половины суммарных потерь Люфтваффе в этом регионе.

К моменту вторжения союзников на континент уже 30 эскадрилий частично или полностью были перевооружены истребителями и истребителями-бомбардировщиками «Москито». Шесть эскадрилий, включенных в состав 85-й группы 2-х Тактических ВВС, обеспечивали прикрытие основных сил десанта. Семь эскадрилий и спецподразделение истребителей-перехватчиков предназначались для обороны Великобритании. Помимо этого, «Москито» осуществляли сопровождение бомбардировщиков в ходе налетов на территорию противника (100-я группа), блокирование вражеских аэродромов («интрудеры» и «рейнджеры»), непосредственную поддержку наземных войск путем нанесения бомбоштурмовых ударов (истребители-бомбардировщики), уничтожение самолетов-снарядов «Фау-1» на земле и в воздухе.

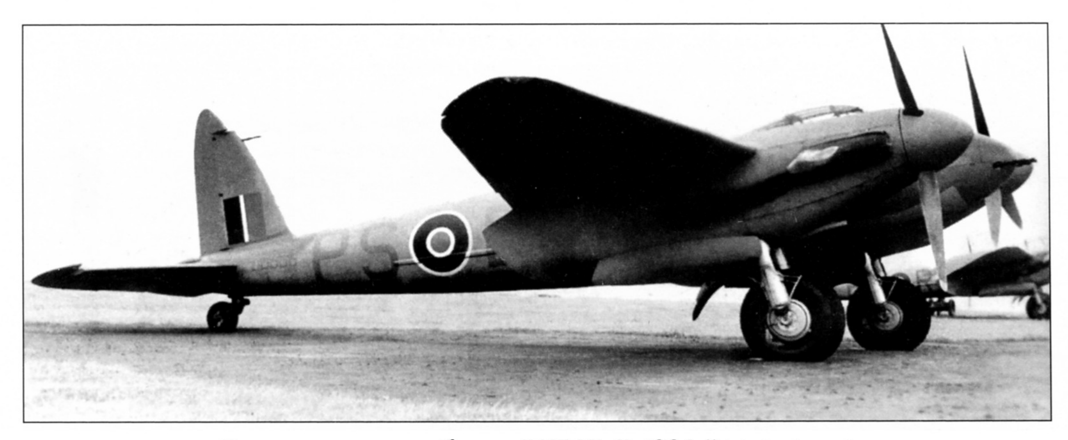
В ночь на 6 июня немецкая авиация практически не смогла повлиять на ход десантной операции. Но уже спустя сутки «Москито» из 85-й группы пришлось столкнуться примерно со 150 вражескими машинами. Бомбардировщики Ju 88 из IX авиационного корпуса, торпедоносцы Ju 88 и носители планирующих бомб Не 177 и Do 217 из Хо авиационного корпуса попытались прорваться к кораблям и судам у побережья Нормандии. В ночь на 8 июня к району высадки стремились выйти около сотни самолетов, в следующую ночь — до 80. Немцы бросили в бой все средства: от радиоуправляемых бомб FX 1400 до «Мистелей» и циркулирующих торпед. Отличные бойцовские качества и выучку продемонстрировали в этих ус-



Еще не получившие радиолокаторов истребители F.Mk.II в декабре 1942 г. были переброшены на Мальту и действовали над Северной Африкой, Сицилией и Южной Италией



Для большей скрытности при осуществлении ночных перехватов англичане первоначально окрашивали «Москито» NF.Mk.II целиком в черный цвет. Впоследствии выяснилось, что такой выбор цветового решения оказался не лучшим



Часть ночных истребителей NF.Mk.II в 264-й эскадрилье имела серо-зеленый камуфляж, не несла радиолокаторов и предназначалась для выполнения заданий в сумерках

ловиях пилоты 456-й эскадрильи. За три ночи они сумели уничтожить шесть He 177 с планирующими бомбами Hs 293. А всего за первую неделю боев «Москито»-истребители сбили не менее 30 вражеских машин. К концу первого месяца их число выросло до 53. Боевые потери подразделений «Москито» за этот период составили десять самолетов, еще девять были утрачены в результате аварий и катастроф.

В ночь на 14 июня экипаж флайт лейтенанта МакФейдена из 418-й эскадрильи обнаружил *«реактивный аппарат, летевший на север и волочивший за собой красный след»*. Это был один из первых самолетов-снарядов «Фау-1», о грядущем массированном применении которых английская разведка предупреждала заранее. Спустя двое суток немцы осуществили массированный пуск 244 реактивных снарядов, из которых около полутора сотен пересекли Ла-Манш, а 73 упали на Большой Лондон. Так у «Москито» появился новый противник.

В ту же ночь в борьбе с «Фау-1» отличился экипаж флайт лейтенанта Дж. Масгрейва из 605-й эскадрильи. Вскоре после взлета он обнаружил «летающую бомбу» над Ла-Маншем и расстрелял ее из пушек своего FB.VI. Выяснилось, что «Москито» способен догонять эти довольно быстроходные беспилотные машины и уничтожать «Фау-1» с безопасного расстояния. К охоте на «Фау» подключилась 96-я эскадрилья, вооруженная истребителями NF.XIII. По состоянию на 20 июня благодаря усилиям английских летчиков (и учитывая невысокую надежность самолетов-снарядов, часть которых разбивалась «самопроизвольно») только половине запущенных «Фау-1» удалось достичь Лондона. Вскоре к борьбе с немецкими самолетами-снарядами привлекли еще три эскадрильи «Москито».

Ухудшившаяся погода значительно усложнила борьбу с «летающими бомбами». Если даже днем попасть в то и дело ныряющий в облака малоразмерный «Фау» оказалось непросто, что говорить о ночных условиях... Особенно сложной проблемой оказалось определение дальности до цели, поскольку яркий «хвост» за снарядом изрядно мешал адекватному восприятию. Были опробованы различные технические устройства, включая фотоэлектрические индикаторы, но без успеха. В подразделениях отрабатывали приемы «сопровождения» неманеврирующей цели длинной пушечной очередью, стараясь «чиркнуть» по ней хотя бы парой снарядов. Оказалось, однако, что «Фау» довольно живучи и способны без видимого эффекта выдержать два-три прямых попадания. Пришлось пойти на дальнейшее наращивание количества эскадрилий «Москито», привлеченных для борьбы с самолетами-снарядами. К середине июля их было уже девять.

Наибольшее количество сбитых «Фау-1» за годы войны имел экипаж командира эскадрильи Бэннока (18,5 официально зарегистрированных побед). Среди подразделений «Москито» первенство принадлежит 418-й эскадрилье с результатом 83 уничтоженных «Фау».

Между тем во Франции продолжались активные боевые действия. В конце июня 219-я эскадрилья впервые получила новейший истребительный вариант «Моски-

то» NF.30, а спустя месяц (именно в таком порядке!) вылетели на боевое патрулирование NF.XIX из 68-й эскадрильи Истребительного командования. Справедливости ради следует отметить, что «девятнадцатые» стали летать на боевые задания все же немного раньше «тридцатых». Первый такой вылет был выполнен в ночь на 6 июня 1944 г. самолетами 85-й и 157-й эскадрилий, которые в то время входили в состав Бомбардировочного командования.

Заслуживающими внимания, безусловно, являются эпизоды, в ходе которых «Москито»-истребителям приходилось «скрещивать мечи» с новейшими реактивными самолетами немцев. Одна из первых таких стычек произошла в ночь на 23 декабря 1944 г. Удача улыбнулась пилоту Тейлору из 29-й эскадрильи, сумевшему повредить Ме 262. Чаще случалось наоборот, поскольку реактивные машины обладали существенным преимуществом в скорости полета. К примеру, в ночь на 29 января 1945 г. четверке «Москито» NF.30 из 25-й эскадрильи с трудом удалось «унести ноги» от единственного Ме 262, атаковавшего группу над Штутгартом. Один из английских истребителей получил повреждения и едва дотянул до своего аэродрома.

Точное количество германских самолетов, уничтоженных истребителями «Москито» за годы войны, невозможно установить по многим причинам. Главным из них считается отсутствие немецких документов о потерях на последнем этапе борьбы, погибших в результате массированных бомбардировок территории Германии. Но даже если документы и сохранились бы, то неопределенность с «непосредственным виновником» гибели машины все равно осталась. На победу в воздушном бою, особенно ночном, нередко имеется несколько претендентов. Английские списки побед (не подвергая сомнению добросовестность пилотов) также трудно считать истиной в последней инстанции. Ясно одно: в роли ночного истребителя «Москито» сумел стать достойным противником Люфтваффе на протяжении 1943–1945 гг. В этой «ипостаси» ему просто не было альтернативы.

«Интрудеры» и «рейнджеры»

Вероятно, весьма тревожные чувства испытывали при выполнении боевых заданий пилоты и навигаторы «Москито»-разведчиков: невооруженные, незащищенные, рассчитывающие только на внезапность и скоростные качества своей машины. Но не только они. Сходные ощущения выпадали на долю экипажей так называемых «интрудеров» — самолетов, которые по ночам в одиночку вылетали в глубину вражеской территории для нанесения беспокоящих ударов по аэродромам, коммуникациям и наиболее важным «точечным» целям (intruder — «вторгающийся»).

В этой войне теней охотник каждую секунду мог превратиться в жертву. Напряженно вглядываясь в темноту ночи на протяжении двух-трех часов, экипажи «интрудеров» старались первыми обнаружить добычу. Нередко ею оказывался немецкий бомбардировщик, возвращавшийся с



Ночной истребитель «Москито» NF.Mk.II с радиолокатором AI Mk.IV в 1942 г. В носу фюзеляжа монтировали излучающую антенну РЛС, на концах крыла — азимутальные приемные антенны. Угломестная антенна (самолет противника выше-ниже) была установлена на правой консоли крыла в районе мотогондолы

задания. В районе аэродрома его экипаж, естественно, расслаблялся и утрачивал бдительность. Благодушное настроение внезапно нарушалось какофонией взрывов. Это «интрудер», подкравшись сзади, всаживал очередь за очередью во вражескую машину. Бомбардировщик вспыхивал и врезался в землю, иногда посреди собственного аэродрома.

Англичане, посмеиваясь, придумали два иронических псевдонемецких термина: «Moskitopanik» и «Ritterkreuzhohe», характеризовавших, на их взгляд, психологическое состояние германских пилотов-ночников после ряда таких инцидентов. Если первый термин не нуждается в пояснениях, то смысл второго заключался в следующем. Пытаясь исключить атаку «интрудера», немецкие бомбардировщики стали прижиматься к земле, снижаясь до «высоты Рыцарских крестов», на которой пилотировать самолет ночью мог только ас — обладатель высших наград Рейха (а Рыцарский крест давался очень немногим). Таким образом, все свое мастерство он использовал только для *«спасения собственной шкуры»*.

Концепция «интрудера», ударного самолета, в одиночку вторгающегося на территорию противника, сформировалась в английских ВВС раньше, чем появился вполне подходящий для этой цели вариант «Москито». В начале 1942 г. в качестве «интрудеров» стали использовать ленд-лизовский штурмовик-бомбардировщик Дуглас «Бостон» (Boston). Однако ранние модификации этой машины мало соответствовали предъявлявшимся требованиям, поскольку наступательное вооружение «Бостонов» состояло всего из четырех 7,71-мм пулеметов «Браунинг» и пары 227-кг бомб, а запаса топлива хватало всего на три часа.

В апреле 1942 г. в Хатфилд для встречи с руководителями «Де Хевилленд» явились командир 23-й эскадрильи «интрудеров» винг коммандер П. Кришэм и один из его старших офицеров С. Хоа. Ознакомившись с летными данными, пилотажным оборудованием и вооружением «Москито»-истребителя, они оказались в высшей степени удовлетворены. В ходе переговоров Кришэм и Де Хевилленд договорились о постройке 25 специализированных самолетов в варианте «интрудер» сразу же по окончании выпуска партии ночных истребителей для двух других подразделений. В отличие от NF.II, машины для 23-й эскадрильи не оборудовались радиолокаторами (в ту пору англичане опасались, что ценный прибор может попасть в руки противника, если самолет по тем или иным причинам приземлится или упадет на его территории). Зато под внешней частью крыла смонтировали по одному держателю для 113-кг бомб или подвесных баков. Экипажи «интрудеров» считали, что бомбардировочное вооружение имеет второстепенное значение для решения свойственных им задач, и просили только по возможности увеличить боекомплект пушек.

Первый специализированный «Москито» (заводской номер DD670) появился в 23-й эскадрилье 2 июля 1942 г., а в ночь на 7 июля Хоа и его оператор уже опробовали его в деле, уничтожив Do 217 в районе Шартре. Спустя две ночи еще один «Дорнье» стал жертвой единственного пока «мосси»-«интрудера». А к концу месяца на счету у DD670 числилось четыре вражеских бомбардировщика! Однако новые машины поступали в подразделение «в час по чайной ложке». Понесло оно и первые потери. В конце осени было принято решение отправить не полностью укомплектованную эскадрилью на Ближний Восток. Казалось бы, идея «интрудера» зачахла.

Но неожиданно она получила новый импульс. В декабре 1942 г. начальник штаба Истребительного командования маршал авиации Л. Мэллори принял решение частично оснастить «интрудерами» пять ночных истребительных эскадрилий «Москито». С этой целью в каждом подразделении выделили по шесть машин NF.II. На них демонтировали радиолокаторы AI.Mk.IV, увеличили боекомплект пушек до 255 снарядов на ствол и установили навигационные приборы «Джи». Таким образом, Истребительное командование решило перенести борьбу с немецкими бомбардировщиками на «половину поля» противника.

К февралю 1943 г. относится появление первых «рейнджеров» (ranger — военнослужащий специального подразделения, диверсант). В техническом плане «Москито»-«рейнджер» не отличался от «интрудера». Разница заключалась в идеологии боевого применения машин. Если «интрудеры» по ночам находились в постоянной готовности и поднимались в воздух лишь в случае повышенной активности Люфтваффе (реальной или ожида-

емой), то «рейнджеры» действовали по собственному графику. Первые постоянно держали связь с землей, вторые занимались свободной охотой и, чтобы не выдать себя, соблюдали радиомолчание. Главной целью «рейнджеров» являлось изнурение немецкой системы ПВО. Основу выделенных сил составили шестерки от каждой из шести эскадрилий истребителей-бомбардировщиков «Москито», еще четыре подразделения «Бофайтеров» добавили по три специально оборудованных машины.

Первыми в Истребительном командовании попробовали себя в роли дневных «рейнджеров» экипажи «Москито» из 264-й эскадрильи, 4 февраля осуществившие налеты на аэродромы в Северной Франции. Такие задания разрешалось выполнять только при наличии сильной облачности на большей части маршрута и в районе цели. В ночь на 17 февраля удары нанесли ночные «рейнджеры» из 25-й и 151-й эскадрилий. Погодные условия не имели для них большого значения. Усилия «рейнджеров» распределялись следующим образом: самолеты 10-й группы работали преимущественно по Южной и Западной Франции, 11-й группы — по Восточной Франции, Бельгии и Южной Германии, а 12-й группы — по Голландии и Северной Германии.

Появившийся летом 1943 г. истребительно-бомбардировочный вариант «Москито» FB.VI как нельзя лучше подошел для роли «интрудера» и «рейнджера». Увеличенный радиус действия, четыре бомбы плюс полный комплект стрелково-пушечного вооружения сделали его чрезвычайно эффективным оружием для нанесения «жалящих» ударов. 418-я эскадрилья «рейнджеров» первой в Королевских ВВС получила на вооружение FB.VI.

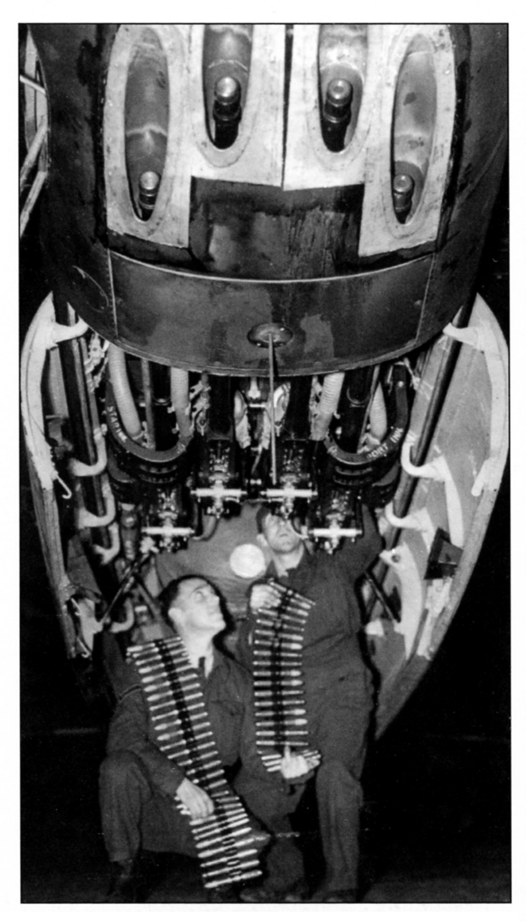
Командир этой эскадрильи Грей так описывал один из своих боевых вылетов: *«Мы летели по направлению к нашей первой цели над холмами на высоте около 900 м, когда сзади сверху появились два вражеских истребителя. На полной скорости мы метнулись к горам, и после пятиминутной погони в извилистой долине немцы отстали. Немного позднее, в 50 милях юго-западнее Мюнхена, мы снова обнаружили пару одномоторных истребителей, приближавшуюся с северо-запада на высоте 900 м. Первой мыслью было: это перехватчики, посланные за нами. Однако мы не стали менять курс и прошли на бреющем прямо под ними. Истребители (это были Bf 109) также продолжали прямолинейный полет, из чего мы сделали вывод, что нас они не заметили. Надеясь застигнуть их врасплох, мы развернулись и стали набирать высоту, заходя им в хвост. Вероятно, они все же нас увидели и поэтому перешли в набор высоты строго на солнце; вскоре мы их потеряли.*

Мы вновь вернулись на прежний курс. Целью был аэродром Эрдинг, в 13.57 нам удалось незаметно подкрасться к нему с юго-востока и обнаружить, что летное поле буквально забито самолетами. Мы вы-



Самолеты-истребители самой первой серии, как и прототип, имели заводские номера, начинавшиеся с буквы W

Укладка патронных лент для 20-мм пушек «Испано» производилась двумя вооруженцами и требовала не более 20 минут



брали пару двухмоторных истребителей Bf 110, стоявших рядом западнее взлетной полосы. Атаковали их с крутого пикирования, обстреляв длинными очередями из пушек и пулеметов. Я успел заметить, что в ближайший «мессер» попало немало снарядов, угодивших в двигатели, нос фюзеляжа и левое крыло. Самолет взорвался, его обломки полетели во все стороны. Я прекратил огонь на расстоянии примерно 50 ярдов. Во второй вражеский истребитель также попало несколько снарядов, последних в очереди. Первый Bf 110 мы заявили как уничтоженный, второй — как поврежденный.

На малой высоте проскакиваем над аэродромом. На пути в поле зрения попал еще один немецкий самолет, я дал по нему двухсекундную очередь. Последние снаряды летели в него с расстояния не более 40 ярдов. Угловым зрением успел отметить несколько попаданий, но уверенности в том, что самолет уничтожен, не было. Заявили его как поврежденный. Немецкие зенитчики опомнились и начинали свою охоту за нами. Но поздно — мы уже вне их досягаемости...»

Сражения с Люфтваффе шли не только над сушей. В рамках операции «Инстеп» самолеты из эскадрилий «Москито»-«рейнджеров» привлекались к борьбе с немецкими дальними истребителями сопровождения, прикрывавшими морские конвои. 11 июля 1943 г. пять «мосси» из 25-й и 456-й эскадрилий сцепились над Бискайским заливом с пятеркой Ju 88. В результате жаркого боя один «Юнкерс» пошел «кормить рыб», а еще три получили повреждения. Через день немцы расплатились сполна: восьмерка FW 190 расправилась с четверкой «Москито». Только один поврежденный FB.VI вернулся на свой аэродром. Неудачу частично скомпенсировал успех 151-й эскадрильи, уничтожившей четырехмоторный FW 200.

С 1 декабря 1943 г. англичане начали новую серию ударов «интрудеров» и «рейнджеров» по аэродромам противника. Фактически она стала частью подготовки к вторжению на континент. 27 января 1944 г. винг коммандер Мак Дональд с двумя ведомыми вылетел в район Бурже, где группу ждала редкая удача. Вначале тройка атаковала и уничтожила He 177, за ним — FW 200 и, наконец — еще один He 177! Вернувшись, МакДональд шутя заявил отправлявшимся в полет двум другим дневным «рейнджерам», флайт лейтенантам Кейну и Джонсону, что не будет с ними разговаривать, если те вернутся минимум без четырех «скальпов». Шутка попала в цель. Возвратившись, пилоты заявили об уничтожении двух Ju 88, повреждении двух Ju 34 и одного Ju 86.

Любопытная история произошла с флайт лейтенантами Шерфом и Кливлендом из 418-й эскадрильи. В феврале 1944 г. в ходе одного из полетов они сожгли на земле три немецких самолета и с сознанием исполненного долга отправились восвояси, как вдруг... Оператор Шерфа флаинг офицер Финлейсон заметил странный летящий объект. Спаренный He 111Z буксировал два планера. На большой скорости машина ведущего проскочила мимо, зато Кливленд успел сбить задний планер. Выполнив боевой разворот, Шерф атаковал сзади сверху. Сначала он уничтожил второй планер, а затем перенес огонь на средние моторы «Хейнкеля». Кливленд ударил по правому фюзеляжу, от которого в разные стороны полетели обломки. Вскоре немецкий самолет дого-

рал на земле. За уничтожение необычной вражеской машины обоим пилотам записали по одной победе, поскольку, по мнению всех летчиков эскадрильи, «Не 111Z состоял их двух обычных Не 111».

418-я эскадрилья переживала свои лучшие дни. За 22 месяца полетов на «Бостонах» ее пилоты сумели уничтожить всего 22 самолета противника, зато, перевооружившись на «Москито», они за один месяц уничтожили сразу 24 вражеских машины ценой гибели всего одной своей. В апреле 1944 г. за один вылет флайт лейтенанты Кипп и Кейн сбили над Каттегатом четыре минных постановщика Ju 52, затем сожгли на земле еще три и повредили два немецких самолета. Спустя пару дней эскадрилья уничтожила за день десять неприятельских машин, среди которых был даже «длинноносый» FW 190D. В ночь на 3 мая Кипп сбил сразу три истребителя-бомбардировщика FW 190A: это были 98, 99 и 100-я победы группы.

По английским данным, на весьма впечатляющем счету 418-й эскадрильи к моменту окончания войны числились 172 вражеских самолета, уничтоженных достоверно, восемь — вероятно, а также 97 поврежденных самолетов. Кроме того, подразделение уничтожило 83 самолета-снаряда «Фау-1», около 200 автомобилей и 16 паровозов. Собственные потери составили 59 машин. 92 члена экипажа погибли, 14 попали в плен и 27 не вернулись из боевых полетов. Наибольших успехов среди пилотов эскадрильи добился флайт лейтенант Шерф: к концу мая 1944 г. за ним числилось 23,5 сбитых вражеских самолетов. Он же поставил абсолютный рекорд «одного вылета» для «Москито», уничтожив пять немецких машин в воздушном бою.

Истребители-бомбардировщики

Впервые идея создания истребительно-бомбардировочного варианта «Москито» нашла отражение в документах 11 июля 1941 г. Конструкторы «Де Хевилленд» сначала планировали просто вооружить четырьмя пушками бомбардировочную модификацию, но позже эту мысль от-



Личный состав 4-й эскадрильи у своих истребителей-бомбардировщиков «Москито» FB.Mk.VI



Технический состав польской 305-й истребительно-бомбардировочной эскадрильи готовит самолеты к боевому вылету

вергли в пользу разработки многоцелевой машины на базе истребителя с новым усиленным крылом. В феврале 1942 г. от вариантов ночного истребителя и дальнего истребителя сопровождения отказались, и для дальнейшей проработки остался только FB.VI — «чистый» истребитель-бомбардировщик. В июне опытный самолет (заводской номер DZ434), подвергшийся серьезным переделкам из серийного B.IV (позднее он получил новый номер HJ662/G), поступил на испытания в Боскомб Даун. Спустя месяц машина потерпела аварию. Из-за отказа одного из двигателей при взлете самолет зацепился стойкой шасси за один «Бьюфайтер», а затем врезался во второй. Авария задержала испытания, к тому же потребовалось определенное время на отладку технологии нового крыла, поэтому серийное производство FB.VI началось только в феврале 1943 г.

Первые машины поступили на вооружение эскадрилий «интрудеров»: в 605, 418 и 23-ю. С августа 1943 г. истребителями-бомбардировщиками стали укомплектовывать подразделения 2-й группы 2-х тактических ВВС. В частности, «Москито» FB.VI получили 21-я, 464-я (австралийская) и 487-я (новозеландская) эскадрильи, объединенные в 140-е крыло. С октября 1943 г. по ноябрь 1944 г. единственными подразделениями «Москито», наносившими бомбовые удары в светлое время суток, были самолеты из 2-х тактических ВВС. Их целями являлись отдельные строения, железнодорожные депо, транспортные средства на дорогах и т.п. Истребители-бомбардировщики внесли свой вклад и в борьбу с немецким «чудо-оружием», уничтожая пусковые установки и склады самолетов-снарядов «Фау-1» и ракет «Фау-2».

Вскоре после полудня 2 октября 1943 г. 24 «Москито» FB.VI из 464-й и 487-й эскадрилий под общим командованием груп кэптэна П. Пиккарда вылетели для нанесения своего первого удара по электростанции Пон Шатэ, что в 50 км северо-западнее Нанта. В составе группы шел еще один «Москито» B.IV, специально оборудованный для выполнения киносъемок (у DZ414 увеличили остекление в носовой части и смонтировали кинокамеры). Две первых шестерки наносили удар с бреющего полета, сбросив бомбы с 11-секундным замедлением. Остальные 12 машин атаковали станцию с пикирования, предварительно «подпрыгнув» до 600 м. В цель попало не менее шести бомб калибра 227 кг. Весь налет был тщательно спланирован и «синхронизирован»: ведь, задержись вторая группа на несколько секунд, и ее самолеты «поймали» бы осколки бомб,

сброшенных первой. На этот раз все прошло как по нотам. Атаку поднятых на перехват FW 190 отбили «Тайфуны» (Typhoon) сопровождения. Пять машин из ударных групп и «киносъемочный» самолет получили повреждения от огня зенитной артиллерии, но все они сумели добраться до Англии.

Спустя пять дней истребители-бомбардировщики снова поднялись в воздух для нанесения удара по авиамоторному заводу в районе Меца. Как и в предыдущем случае, в полет отправилось по 12 машин от 464-й и 487-й эскадрилий, но результаты рейда оказались совершенно иными. В условиях 10-балльной облачности и тумана шестерки потеряли визуальный контакт. Винг коммандер Вильсон из 487-й эскадрильи оторвался от своей группы, после чего «осиротевшая» пятерка повернула назад. Сам Вильсон продолжил выполнение задания, отыскал цель и нанес по ней удар. Самолет обстреляли немецкие зенитки, одна из очередей «Эрликона» зацепила крыло, а навигатор Вильсона получил осколок в висок. Летчик с большим трудом сумел привести свой поврежденный «Москито» обратно. Не лучше обстояло дело и у другой шестерки. Ее ведущий был сбит снарядом зенитки, еще одна машина по неизвестной причине взорвалась в воздухе.

Из дюжины самолетов 464-й эскадрильи основную цель атаковал лишь один, еще три «мосси» отбомбились по запасной. В воздушном бою погиб винг коммандер Микин, успевший уничтожить Bf 110 в «пустынном» камуфляже. Еще один «Москито» был сбит над Бельгией, два других получили тяжелые повреждения от зенитной артиллерии. В довершение ко всему группа на обратном пути попала в стаю птиц.

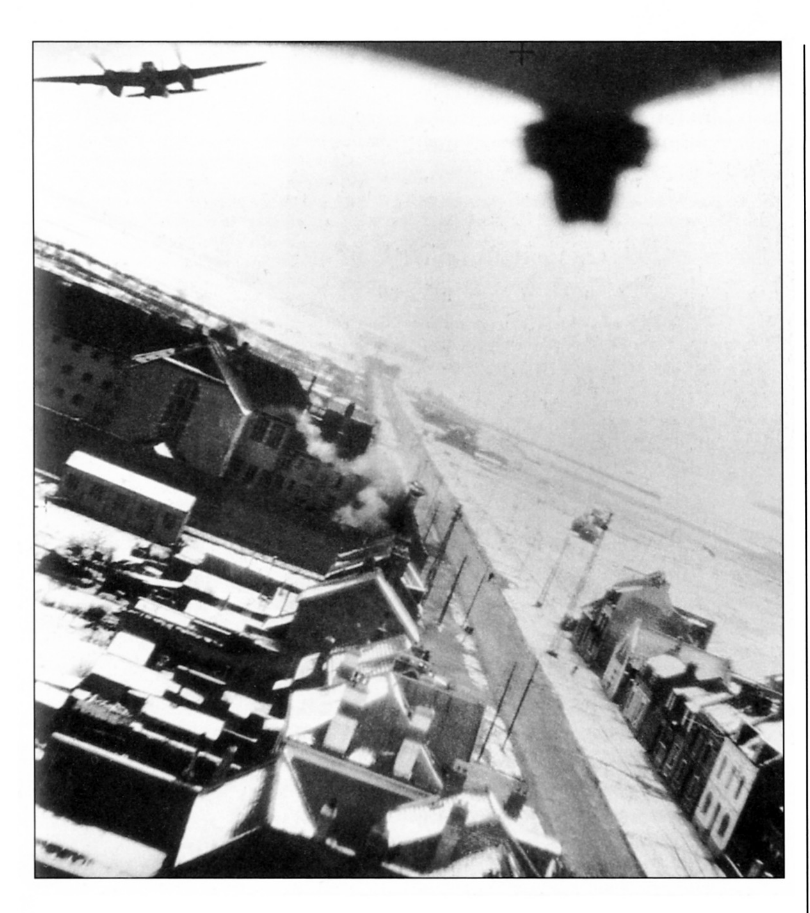
Вскоре после злосчастного вылета в эскадрилье побывал Дж. Де Хевилленд, который впоследствии вспоминал: *«Вместе с Пиккардом мы обошли вокруг каждого самолета. Лобовые стекла залеплены перьями и залиты птичьей кровью настолько, что приходится удивляться, как летчики сумели приземлиться. У четырех машин помята передняя кромка крыла, у двух повреждены главные лонжероны...»*

В том же октябре в составе 2-й группы началось формирование еще одного — 138-го крыла истребителей-бомбардировщиков. В его состав вошли 613-я, 305-я (польская) и 107-я эскадрильи. К боевым вылетам оно было готово только в феврале 1944 г. В этом месяце «Москито» из 140-го крыла осуществили одну из наиболее известных операций, которая прочно «вписалась» в историю Королевских ВВС.

Английскому командованию стало известно, что гитлеровцы планируют казнить большую группу заключенных-французов, которые участвовали в движении



Истребители-бомбардировщики FB.Mk.VI на аэродроме Портсмут. Самолеты, построенные фирмой «Стандарт Моторс» зимой 1944/45 г., подготовлены для перегонки в строевые части и еще не имеют бортовых кодов



Удар по тюрьме в Амьене наносился с предельно малой высоты

Сопротивления и после ареста содержались в амьенской тюрьме. Попытки спасти осужденных силами партизанских формирований не дали результата. Возникла идея их освобождения путем разрушения части тюрьмы и караульного помещения «хирургически точными» ударами «Москито».

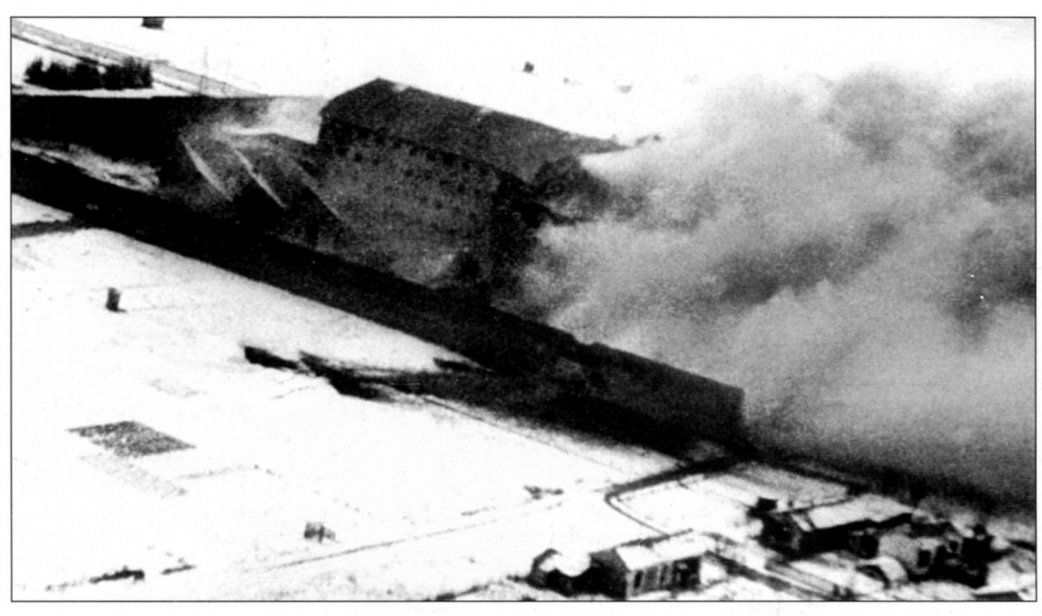
Для участия в операции под кодовым обозначением «Иерихон» привлекли по одной шестерке от каждой эскадрильи 140-го крыла, «киносъемочный» DZ414 и 12 «Тайфунов» сопровождения из 198-й эскадрильи. Командовал всеми силами, участвовавшими в налете, груп кэптэн Пиккард. Первую шестерку «Москито» из 487-й эскадрильи возглавлял винг коммандер И. Смит. Один из ее пилотов, М. Спаркс, вспоминал:

«Все восемнадцать самолетов взлетели с минимальными интервалами примерно в 11.00 — удар по тюрьме планировалось нанести в тот момент, когда охрана обедала. Набрав высоту 30 м, мы сразу попали в пелену непогоды — снег и дождь стучали в лобовое стекло. Казалось невозможным собраться группой и лететь строем, поэтому я просто направил свой самолет на восток, в сторону Ла-Манша. В двух милях от побережья погодные условия быстро улучшились, а еще спустя несколько минут мы уже летели над Францией, заняв свои места в боевом порядке.

Мой самолет шел в тройке Смита, задачей которой было проделать брешь в восточной стене. Другая тройка должна была бить по северной ее части. На последнем отрезке пути мы летели на высоте около 10 м вдоль дороги Альберт — Амьен, которая выводила нас точно на тюрьму. Я никогда не смогу забыть эту дорогу, прямую как стрела и покрытую снегом. По пути то и дело попадались высокие тополя, приходилось через них «перескакивать». Одним глазом я следил за деревьями, а другим — за большой группой одномоторных истребителей, появившихся справа-спереди. К счастью, ими оказались наши «Тайфуны». Внезапно тополя кончились, и я чуть было не подпрыгнул на своем сиденье — впереди, в миле от нас, была тюрьма.

Она выглядела точь-в-точь как та масштабная модель, на которой мы «проигрывали» нанесение удара перед вылетом. Спустя несколько секунд наши машины были в точке сброса бомб. Мы прижались к земле так низко, как только могли, и летели на самой малой скорости с тем, чтобы бомбы упали у самого основания стены и не срикошетировали. Сразу после отделения бомб моторы взревели, самолеты пронеслись над тюрьмой, и наша часть работы была выполнена. Возможности посмотреть на ее результаты не оставалось, мы должны были немедленно убираться и не мешать другим. Уже разворачиваясь на запад, я заметил выходившую в атаку вторую тройку новозеландцев, которая сбросила бомбы на северный участок стены и вскоре пристроилась к нам».

Спаркс не упомянул, что четыре ударных самолета (по два от 21-й и 464-й эскадрилий) потерялись в метели и вынуждены были вернуться на базу, как и звено «Тайфунов». Бомбы первой тройки угодили в основание стены и проделали в ней большую брешь. Одна из бомб второй тройки попала в здание тюрьмы. Две пары «Москито» из 464-й эскадрильи атаковали ту часть тюремного каземата, где размещались помещения охраны, и разрушили их. «Киносъемочный» самолет тем временем кружил над объектом, фиксируя ре-



Стена тюрьмы разрушена, но одна из бомб, как видно, попала в середину здания, а отнюдь не в крыло, где находилось караульное помещение

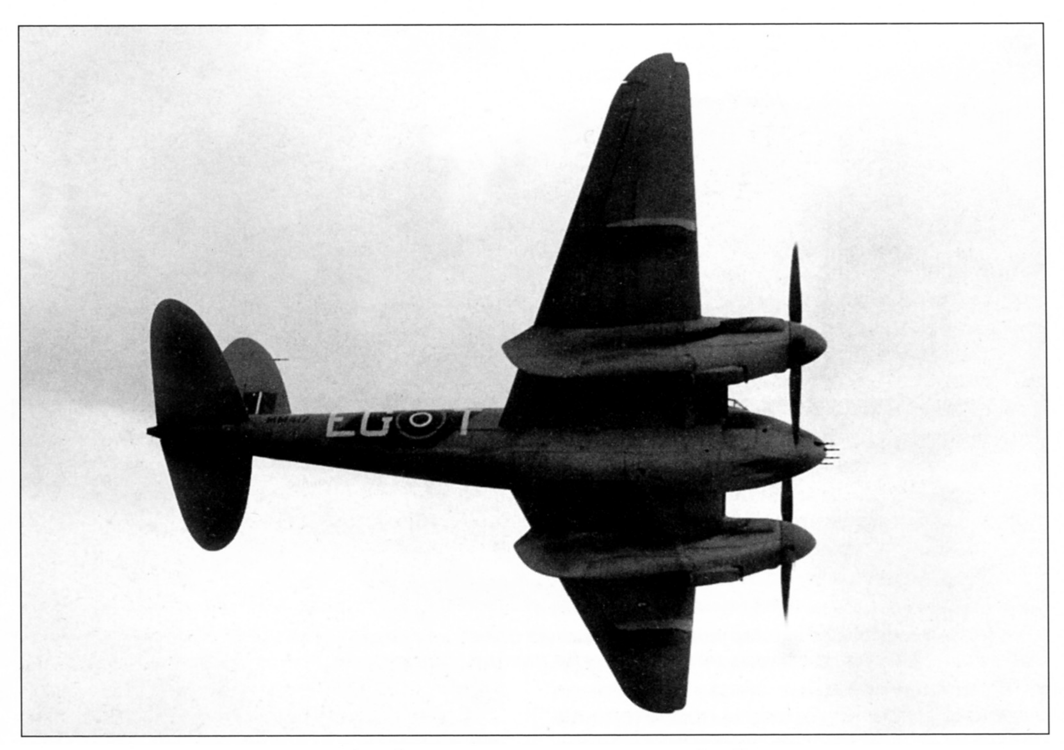
зультаты удара. Он трижды пролетел над целью на малой высоте, в итоге командование получило бесспорное подтверждение исключительной точности бомбометания с «Москито».

Убедившись, что цель удара достигнута, груп кэптэн Пиккард, летевший на одной из машин 464-й эскадрильи, отменил задачу самолетам 21-й, передав в эфир условную фразу: *«Дэдди, дэдди, рэд, рэд, рэд».* На обратном пути снаряд зенитки разорвался в кабине одного из «Москито», убив оператора и тяжело ранив пилота. Командир эскадрильи Мак Ритчи вынужден был посадить машину на заснеженное поле и попал в плен.

На заключительном этапе операции над тюрьмой появилось несколько FW 190. «Тайфуны» сопровождения вступили в бой, но не смогли отвести удар от машины Пиккарда, которая к тому же оказалась поврежденной огнем зениток. Очередь «Фокке-Вульфа» оторвала хвост «Москито», и он рухнул на землю неподалеку от Монтигни. Некоторое время экипажи 140-го крыла надеялись, что Пиккард и его навигатор остались живы, однако вскоре группа Сопротивления подтвердила факт их гибели и указала место захоронения экипажа. «Тайфуны» потеряли одного сбитым в районе Амьена, второго в снежном заряде над Ла-Маншем, а еще один истребитель совершил вынужденную посадку.

Впоследствии стало известно, что 258 из почти 700 заключенных амьенской тюрьмы сумели воспользоваться результатами авиационного налета и бежать. Вместе с тем более сотни содержавшихся под стражей французов погибли от взрывов бомб и от пулеметного огня, который открыла охрана. Кроме того, имелись жертвы среди гражданского населения за пределами тюрьмы. Таким образом, с точки зрения рациональности результаты налета трудно считать абсолютно безупречными. Но важнее было другое. Как отмечали руководители Сопротивления, удар по амьенской тюрьме стал одним из примеров самопожертвования английских экипажей в интересах спасения жизней французов, что произвело огромный моральный эффект. Один из австралийских навигаторов — участников налета утверждал: *«Это была операция такого сорта, которая создает ощущение: если бы ты ничего больше не сделал в ходе войны, и тогда этого было бы достаточно».*

Вплоть до дня «Д», когда войска союзников высадились во Франции, задачи истребителей-бомбардировщиков из 2-й группы мало отличались от тех, что решали «интрудеры» и «рейнджеры», хотя вражеские аэродромы чаще всего «обрабатывали» последние. Зато мосты, заводы, командные пункты (особенно здания штабов войск СС и гестапо) были излюблен-



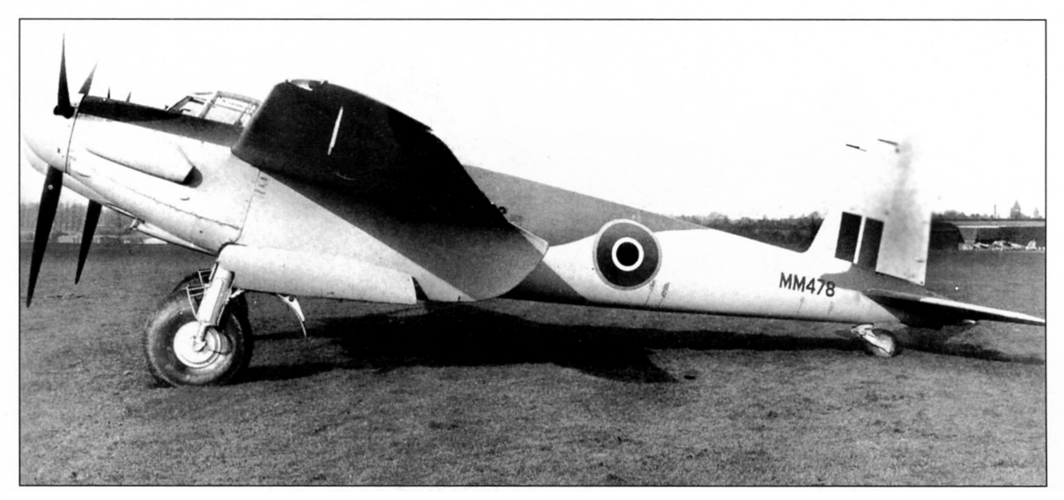
Истребитель-бомбардировщик FB.Mk.VI из 487-й эскадрильи возвращается с боевого задания

ными целями 138-го и 140-го крыльев. Интенсивность боевой работы 140-го крыла можно охарактеризовать следующими цифрами: за период с 3 октября 1943 г. по 26 мая 1944 г. его самолеты совершили более 1600 вылетов, нанесли 155 групповых ударов; 36 машин не вернулись на свои аэродромы, а еще 21 «Москито» FB.VI был списан из-за боевых повреждений.

4 июня 1944 г. на самолеты 2-х тактических ВВС нанесли черно-белые «полосы вторжения». В ночь на 6 июня эскадрильи совершили 113 боевых вылетов, в основном по коммуникациям противника, и потеряли всего одну машину. Следующая ночь оказалась еще более напряженной — 196 боевых вылетов! Но и в дальнейшем истребители-бомбардировщики продолжали «трудиться в поте лица». Так, за 72 дня после высадки в Нормандии самолеты 140-го крыла совершили 2319 вылетов, то есть в среднем по 32 ежесуточно, невзирая на боевые потери и погодные условия. Только за одну ночь на 1 сентября 1944 г. истребители-бомбардировщики атаковали 23 поезда с 300 вагонами, обстреляли свыше 300 автомобилей на дорогах и 20 речных судов и барж на реках Франции, Бельгии и Германии. Такие успехи обходились недешево. За три месяца (с июля по сентябрь) 32 самолета не вернулись с боевых заданий и 11 получили непоправимые повреждения.

Все шесть истребительно-бомбардировочных эскадрилий планировалось в возможно короткие сроки перебазировать на территорию Франции, чтобы они могли качественнее осуществлять непосредственную поддержку наступающих войск союзников. Но жизнь внесла свои коррективы, и первые «мосси» из 2-х тактических ВВС перелетели на континент только в ночь на 20 ноября.

Широкую известность осенью 1944 г. получил налет 24 «Москито» из 140-го крыла на штаб-квартиру гестапо в Ютландии, где хранились тысячи дел на подозреваемых и разыскиваемых немцами патриотов. Вновь, как и в случае с амьенской тюрьмой, экипажи тщательно отработали порядок выполнения задания на макете. Бомбы сбрасывались шестерками самолетов с бреющего полета, в результате некоторые машины получили повреждения от осколков. Одному из «Москито» пришлось совершить вынужденную посадку в Швеции.



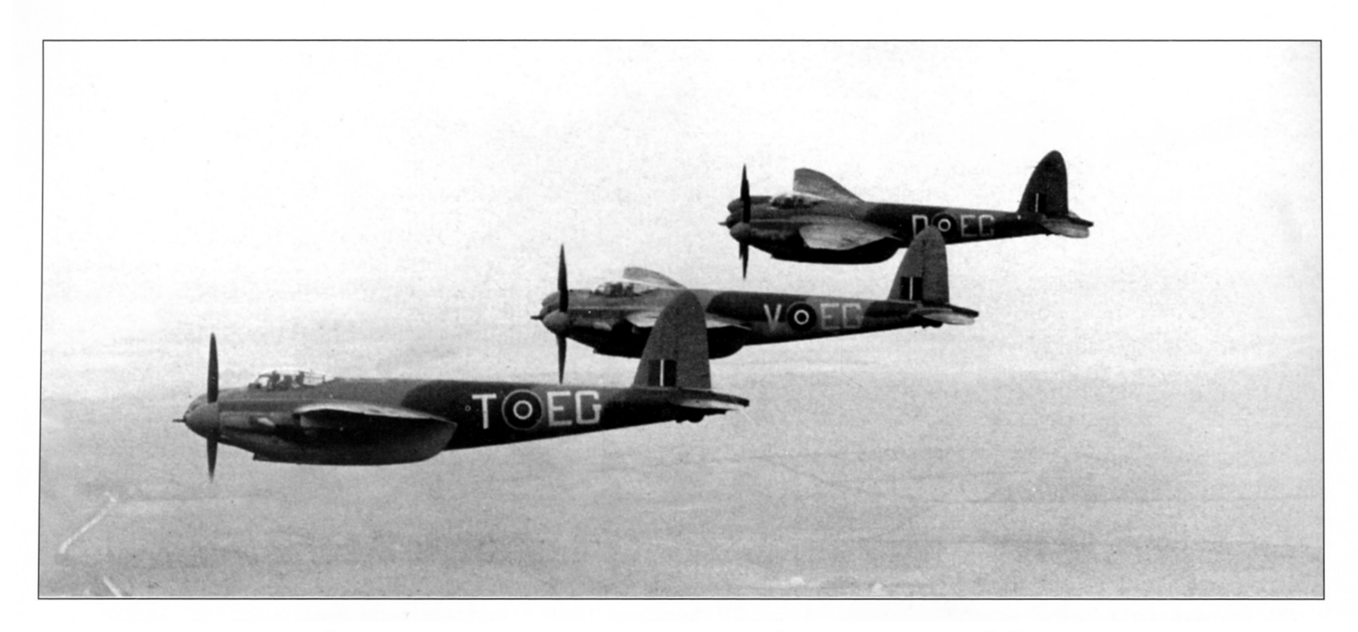
Часть истребителей-бомбардировщиков «Москито» FB.Mk.VI с лета 1944 г. стали оснащать радиолокаторами AI.Mk.VIII

В период отчаянной новогодней попытки фельдмаршала фон Рундштедта перейти в контрнаступление истребители-бомбардировщики «Москито» не смогли сыграть заметной роли из-за плохой погоды. К тому же большую часть боевых вылетов они совершали по ночам, когда поиск малоразмерных объектов становился почти невозможным. Позднее их удары по железным и автомобильным дорогам серьезно затруднили обратный маневр германских войск, перебрасывавшихся на Восток.

22 февраля 1945 г. истребители-бомбардировщики приняли участие в операции «Кларион», дневном массированном ударе по коммуникациям, заводам и важнейшим узлам сопротивления немцев. Эта операция дорого обошлась эскадрильям. Вопреки распространенному мнению о том, что в 1945 г. «немец был уже не тот», именно в феврале и апреле 1945 г. истребители-бомбардировщики «Москито» понесли самые тяжелые потери. Подавляющее большинство сбитых самолетов в этот период было поражено огнем зенит-



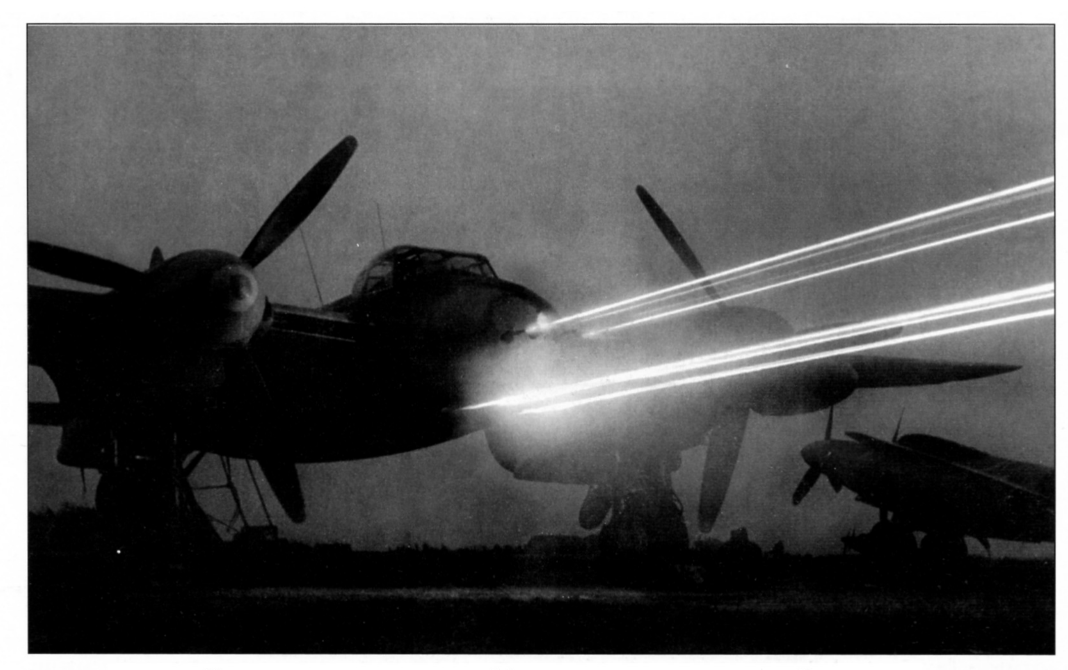
Экипаж истребителя-бомбардировщика опробует оружие перед ночным вылетом



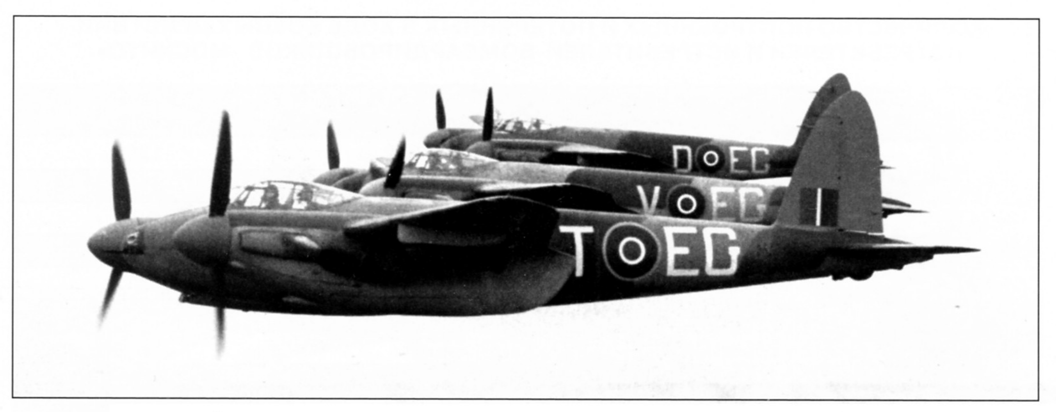
Тройка «Москито»-«интрудеров» из новозеландской 487-й эскадрильи

ной артиллерии, концентрация которой на территории Рейха была очень высокой. Февраль, март и апрель 1945 г. оказались трудными также для Берегового командования и подразделений «рейнджеров».

И все же война шла к концу. Последние боевые вылеты истребители-бомбардировщики «Москито» совершили в ночь на 4 мая. После окончания боевых действий эскадрильи 2-й группы частично вошли в состав британских оккупационных ВВС в Германии, а другая их часть разместилась на территории Бельгии и Голландии. Дольше всех, вплоть до сентября 1949 г., «Москито» FB.VI оставались на вооружении 107-й (позднее переименованной в 11-ю) эскадрильи. Все другие к этому времени были уже расформированы.



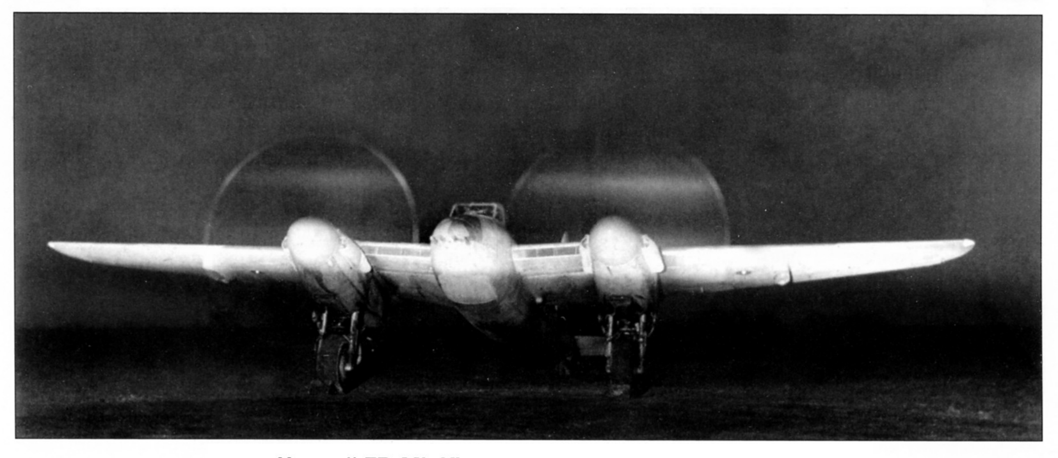
Масса секундного залпа «Москито» в варианте истребителя-бомбардировщика составляла 7,76 кг



Истребители-бомбардировщики из 140-го крыла принимали участие в ряде «жалящих» ударов по электростанциям, железнодорожным узлам и предприятиям промышленности противника



Подвеска реактивных снарядов впервые была опробована на истребителе-бомбардировщике «Москито» FB.Mk.VI заводской номер HJ719. Впоследствии «Москито» с ракетным вооружением нашли наиболее широкое применение в эскадрильях Берегового командования, атаковавших небольшие надводные корабли и подводные лодки



Ночной FB.Mk.VI из эскадрильи «интрудеров»

КОЛИЧЕСТВО ПОСТРОЕННЫХ И ПОТЕРЯННЫХ В ХОДЕ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ И ИСТРЕБИТЕЛЕЙ-БОМБАРДИРОВЩИКОВ «МОСКИТО»

Модификация	Начало серийной постройки	Всего построено	Боевые потери
F.II	январь 1942 г.	392	136
FB.VI	февраль 1943 г.	2140[1]	314
NF.XII	февраль 1943 г.	98	10
NF.XIII	сентябрь 1943 г.	270	26
NF.XV	февраль 1943 г.	5	-
NF.XVII	июль 1943 г.	99	11
FB.XVIII	июнь 1943 г.	17	...
NF.XIX	апрель 1944 г.	280[1]	12
NF.30	май 1944 г.	518[1]	25

Примечание. 1.Часть самолетов была построена после окончания боевых действий.

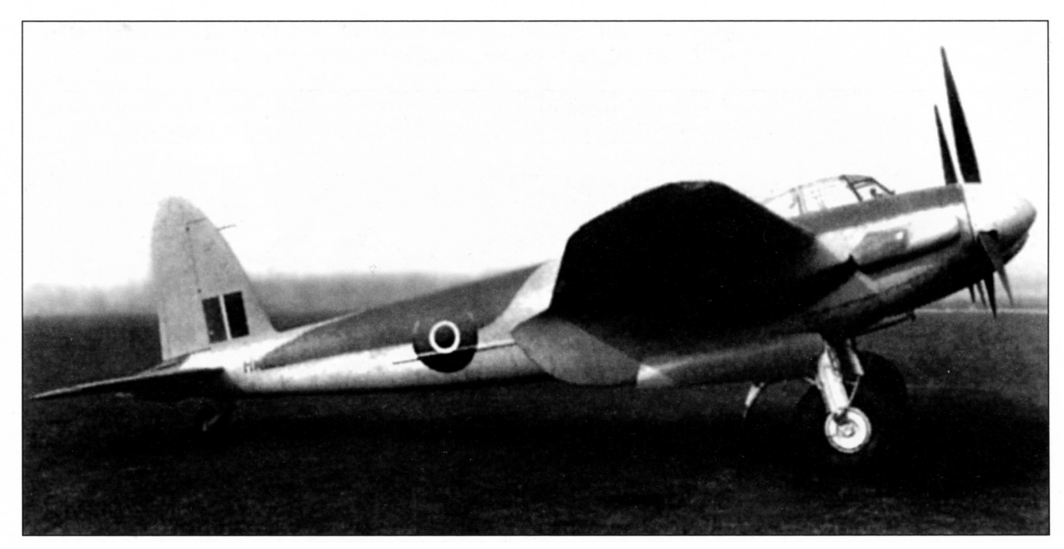
«Москито» в операции «Флауэр»

С ночи на 12 июня 1943 г. истребители «Москито» из 418-й и 605-й эскадрилий при поддержке звеньев «рейнджеров» из других подразделений Истребительного командования (все они имели на вооружении машины типа FB.VI или NF.II без радиолокаторов) приступили к систематическому блокированию аэродромов немецких ночных истребителей. Вылеты были четко синхронизированы по времени и месту с планами Бомбардировочного командования в рамках операции «Флауэр». Обеспечение действий бомбардировщиков осуществлялось двумя группами самолетов. Первая летела в составе передового эшелона и наносила бомбовый или штурмовой удар по стоянкам, ангарам и взлетным полосам. Истребители из состава второй группы на протяжении нескольких часов поодиночке барражировали над вражескими аэродромами, немедленно уничтожая любой пытающийся взлететь самолет. Непосредственное сопровождение групп тяжелых бомбардировщиков первое время не осуществлялось. «Москито» указанных выше вариантов лишь случайно могли перехватить в воздухе немецкий истребитель, ведь средства для эффективного обнаружения неприятельских самолетов на них отсутствовали.

ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ «МОСКИТО» ПО СОСТОЯНИЮ НА ИЮНЬ 1943 г.

Подразделение	Тип машин	Количество	Авиабаза	Примечание
25-я эскадрилья	NF.II	26	Черч Фентон	
29-я эскадрилья	NF.XII	12	Брэдвелл Бей	Этап перевооружения
85-я эскадрилья	NF.XII NF.II	20 2	Вэст Маллинг	
151-я эскадрилья	NF.II	23	Колерн	
157-я эскадрилья	NF.II	27	Хансдон	
256-я эскадрилья	NF.II NF.XII	18 2	Форд	Этап перевооружения
264-я эскадрилья	NF.II	29	Предэннэк	
307-я эскадрилья	NF.II	25	Файрвуд Коммон	
410-я эскадрилья	NF.II	21	Коулби Грейндж	
418-я эскадрилья	NF.II FB.VI	2 9	Форд	Этап перевооружения
456-я эскадрилья	NF.II	24	Миддл Вэллоп	
605-я эскадрилья	NF.II	18	Кэстл Кэмпс	

Примечание. Последние две эскадрильи использовались главным образом в качестве «интрудеров», но в случае крайней необходимости могли привлекаться для противовоздушной обороны Великобритании.



Ночной истребитель NF.Mk.XII из 85-й эскадрильи с локатором сантиметрового диапазона AI Mk.VIII

В июле 1943 г. руководство Истребительного командования пришло к выводу, что радиолокатор AI.Mk.IV уже в известной степени устарел и не является более особо секретным. В связи с этим запрет на полеты самолетов, оборудованных этим устройством, над вражеской территорией был снят. Первыми «радиолокационными» истребителями, появившимися над оккупированной частью Европы, стали «Бофайтеры» Mk.VI из 141-й эскадрильи. Помимо AI.Mk.IV, машины были оборудованы навигационной системой «Джи» и сигнализатором «Серрат», настроенным на частоту немецких бортовых радиолокаторов и позволявшим осуществлять дальнее наведение на истребители противника. Дальность действия устройства «Серрат» превышала 150 км, однако оно указывало только направление на самолет противника, но не расстояние до него.

Первые полеты «Бофайтеров» на сопровождение английских бомбардировщиков над вражеской территорией оказались довольно успешными: в среднем уничтожался один вражеский истре-



Ночной истребитель «Москито» NF.XIII с планером от FB.VI с усиленным «универсальным» крылом и силовой установкой, а также с радиолокатором от NF.XII



Истребитель-бомбардировщик FB.Mk.XVIII с подкрыльевыми баками и «полосами вторжения»

битель за 11 вылетов. Вскоре, однако, немцы оправились от неожиданности и сумели разработать соответствующие меры противодействия, поэтому в сентябре 1943 г. эффективность «Бофайтеров» уменьшилась втрое. Стало ясно, что как истребитель сопровождения использовать старину «Бью» уже нерационально: требовалась машина более скоростная и маневренная.

Собственно, ни у кого не было сомнений в том, что машина эта — «Москито», но вот состав бортового оборудования... На нескольких NF.II в экспериментальных целях установили второй локатор AI.Mk. IV, диаграмма направленности которого была ориентирована назад. Решили проверить, успеет ли «Москито» развернуться и атаковать вражеский истребитель, зашедший ему в хвост. На других «мосси» из 605-й эскадрильи смонтировали новый вариант устройства «Серрат». Еще одна группа машин получила «Монику» — сигнализатор предупреждения об облучении сзади, или, как его называли, «устройство защиты хвоста».

8 ноября 1943 г. в составе Бомбардировочного командования была организована 100-я группа авиационного коммодора Е. Эддисона, вооруженная истребителями «Москито» NF.II и предназначенная для радиотехнического и «силового» подавления немецкой системы ночной ПВО. Первоначально в ее состав вошли 141, 169 и 239-я эскадрильи. В середине декабря пилот из 141-й эскадрильи повредил Bf 110 неподалеку от Берлина, а в январе 1944 г. боевой счет 100-й группы был открыт: в ночном небе Германии «Москито» NF.II сумел «завалить» Bf 109G.

К концу апреля пилоты трех эскадрилий совершили 220 боевых вылетов над вражеской территорией и уничтожили девять неприятельских машин. Выявилась недостаточная надежность радиолокатора, и в особенности моторов «Мерлин» 21, которые к тому времени имели уже «преклонный» возраст. На некоторое время полеты пришлось прекратить и осуществить замену двигателей на новые «Мерлины» 22.

В феврале 1944 г. в состав 100-й группы влилась 515-я эскадрилья, прежде летавшая на «Дифайентах». Подразделение перевооружили на «Москито» FB.VI и с марта 1944 г. привлекли к нанесению ночных штурмовых ударов по аэродромам противника. Радиотехническое противодействие осуществлялось силами 192-й эскадрильи, частично оснащенной «Москито» B.IV в варианте постановщика помех.

КОЛИЧЕСТВО И ТИПЫ ГЕРМАНСКИХ САМОЛЕТОВ, УНИЧТОЖЕННЫХ ИСТРЕБИТЕЛЯМИ «МОСКИТО» ИЗ ПВО ВЕЛИКОБРИТАНИИ И 2-х ТАКТИЧЕСКИХ ВВС (ПО АНГЛИЙСКИМ ДАННЫМ)

Тип самолета	Уничтожено достоверно	Уничтожено вероятно
За 1942 г.		
Do 217	8	5
He 111	1	–
Ju 88	4	–
Неопознанный	1	–
Итого	14	5
За 1943 г.		
Do 217	19	4
FW 190	16	5
He 111	–	1
Ju 88	9	3
Ju 188	5	1
Me 410	17	5
Итого	66	19
За 1944 г.		
Bf 109	1	–
Bf 110	6	–
Do 217	37	2
FW 190	9	–
He 111	11	–
He 117	25	1
He 219	2	–
Hs 126	1	–
Ju 87	6	–
Ju 88	112	7
Ju 188	66	5
Me 410	25	4
Mistel	2	–
Неопознанный	3	–
Итого	306	19
За 1945 г.		
Bf 110	4	–
FW 189	1	–
FW 190	3	–
He 111	2	–
He 219	1	–
Ju 52	5	–
Ju 87	6	–
Ju 88	17	–
Ju 188	7	–
Ju 290	1	–
Итого	47	–
Всего	433	43

Май оказался весьма удачным месяцем для 100-й группы: ее эскадрильи совершили 212 самолето-вылетов и сумели уничтожить 18 немецких машин. Началось перевооружение 141-й и 169-й эскадрилий на специальный вариант «Москито» FB.VI с прибором «Серрат» Mk.VI, который предназначался для борьбы с немецкими ночными истребителями, оснащенными бортовыми радиолокаторами. Это устройство оказалось не менее эффективным, чем собственный локатор (успех «Серрата» Mk.VI сошел на нет в сентябре 1944 г., когда немцы разработали соответствующие технические меры противодействия).

И все же рост потерь Бомбардировочного командования заставил руководство английских ВВС продолжить усиление 100-й группы. Во второй половине мая 1944 г. в ее состав из Истребительного командования передали 85-ю («Москито» NF.XVII и NF.XIX) и 157-ю («Москито» NF.II и NF.XIX) эскадрильи. Дополнительно «девятнадцатые» из этих двух подразделений дооборудовали станциями «Моника» Mk.I, ставшими к тому времени стандартными на самолетах Бомбардировочного командования. С июня 1944 г. самолетам «Москито» NF.XIX с радиолокаторами AI.Mk.X были разрешены полеты над вражеской территорией. В ночь на 6 июня 1944 г. четыре аэродрома немецкой ночной истребительной авиации патрулировались «девятнадцатыми». Однако первый сбитый ими немецкий самолет заявлен неделей позднее: в ночь на 13 июня флайт лейтенант Дж. Бенсон уничтожил Ju 188 в районе Компьени.

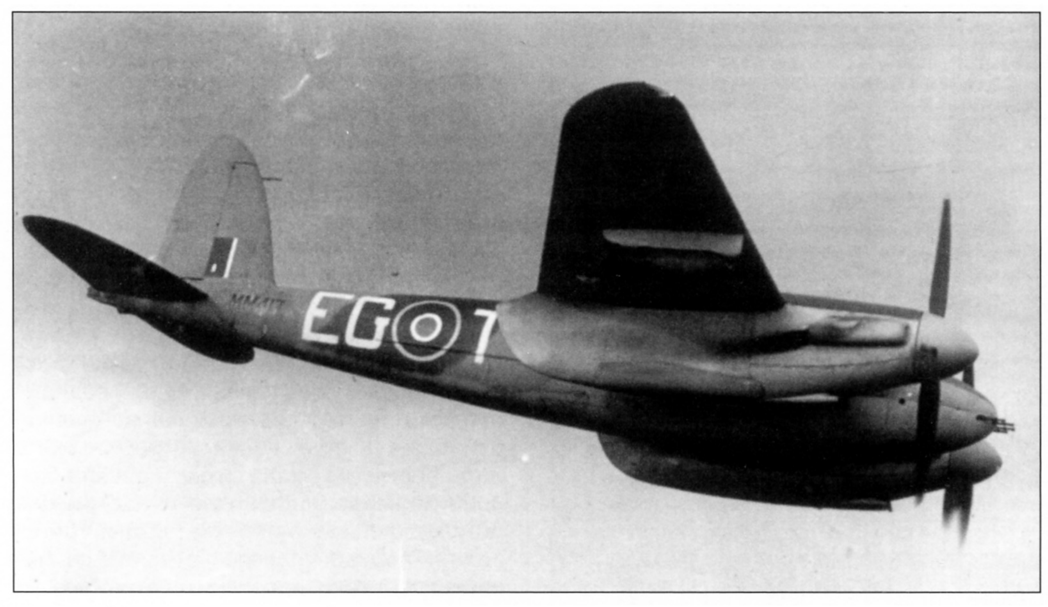
Начало массовых пусков «Фау-1» заставило в конце июля вернуть в состав Истребительного командования 85-ю эскадрилью, взамен 100-я группа получила 23-ю на «Москито» FB.VI. Впоследствии 23-я и 515-я эскадрильи совместно осуществляли штурмовые удары с малых высот по аэродромам противника. Тактика действий 100-й группы в этот период времени была следующей: первая волна «интрудеров» с бомбами на подкрыльевых пилонах блокировала вражеские авиабазы; вторая волна истребителей с локаторами AI.Mk.X ликвидировала колонну бомбардировщиков и навязывала бой поднявшимся перехватчикам; третья волна подкарауливала возвращавшиеся истребители противника в районе их аэродромов.

ЧИСЛО ЭСКАДРИЛИЙ КОРОЛЕВСКИХ ВВС, ВООРУЖЕННЫХ ИСТРЕБИТЕЛЯМИ, В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Тип самолета	Период	Число эскадрилий
Hurricane	декабрь 1937 — март 1944	65
Blenheim	декабрь 1938 — май 1941	16
Spitfire	август 1938 — ноябрь 1951	41
Defiant	декабрь 1938 — июнь 1942	13
Beaufighter	сентябрь 1940 — август 1944	19
Whirlwind	июль 1940 — декабрь 1943	2
Havoc	февраль 1941 — январь 1943	15
Airacobra	август 1941 — март 1942	1
Typhoon	сентябрь 1941 — сентябрь 1945	9
Mosquito	январь 1942 — май 1949	23
Tempest	январь 1944 — октябрь 1946	11
Mustang	декабрь 1943 — май 1946	16

Приведем небольшой отрывок из воспоминаний немецкого ночного летчика-истребителя капитана В. Йонена (более 200 ночных боевых вылетов, 34 победы, Рыцарский крест). Кстати, его стрелок Пауль Маль считается автором идеи установки «Шраге мюзик» (Schrage Musik — «Джазовая музыка») — пушек, смонтированных неподвижно под большим углом к продольной оси самолета и предназначенных для атаки бомбардировщиков снизу. Рассказ Йонена достаточно красноречиво свидетельствует о мере опасности, которую создавали английские «Москито» из 100-й группы для немецких перехватчиков:

«...Внимание, внимание! Вражеские бомбардировщики будут над вами через несколько минут. Выключить все огни. Ожидается атака «Москито». Будьте внимательны при взлете», — прохрипел динамик в комнате отдыха летчиков. Через несколько секунд в ней уже никого не было. Механик запустил моторы моего Bf 110, осталось лишь занять место в кабине и вырулить на старт. «Лобстер от Траш-один, я на взлетной полосе. Пожалуйста, включите огни, когда я дам полный газ, и выключите, когда буду в воздухе», — передал я диспетчеру. «Виктор, Виктор, — откликнулся диспетчер. — Осторожно, в воздухе «Москито». Счастливого полета».



Машина пилота М. Спаркса, участвовавшего в ударе по амьенской тюрьме



Поставки американских авиационных радиолокаторов в Англию по программе ленд-лиза начались в 1943 г. На фото — переделанный истребитель «Москито» NF.Mk.II, получивший РЛС типа SCR720

Я двинул вперед рычаг газа. Вспыхнули огни, подсвечивающие взлетную полосу. Самолет побежал и спустя несколько секунд был уже в воздухе. Едва я убрал шасси и перевел «Мессершмитт» в набор высоты, как Маль, прислушивавшийся к сигналам «Наксоса» (аппаратуры предупреждения об облучении), встревоженно сообщил: «Внимание, «Москито». Томми выжидал, когда рыбка окажется на крючке. Я бросил машину в вираж, внимательно осматривая верхнюю полусферу. Англичанин не появлялся. Мы перевели дух...»

На частоте станции наведения передали, что одна группа бомбардировщиков следует в направлении на Нюрнберг, а вторая — на Вюрцбург. Йонен решил лететь к Вюрцбургу. Англичане были уже совсем рядом.

«Мы приближались к бомбардировщикам. Но прежде, чем нам удалось выйти на дистанцию стрельбы, их самолет-осветитель сбросил САБы. Светящиеся бомбы повисли на парашютах, и их мертвенный свет выхватил из темноты обреченный город. «Вражеский самолет впереди в восьмистах метрах», — передала наземная станция наведения. В этот момент я снова услышал в наушниках характерное пощелкивание «Наксоса». Дальние ночные истребители! Несмотря на это предупреждение, я продолжил сближение с целью и дал полный газ моторам моего «сто десятого». Щелчки, однако, становились все громче. «Москито», — встревоженно крикнул Маль. Я вынужден был отвернуть в сторону. Пушечные трассы английского истребителя прошли справа от нас. Но и бомбардировщику удалось ускользнуть...

Теперь мы летели непосредственно над городом в потоке английских машин. По команде ведущего вражеские бомбардировщики открыли бомболюки, и на Вюрцбург посыпались тысячи зажигательных бомб. Фосфорные заряды воспламенились еще в воздухе, в результате на городские крыши упало горящее облако. Это было чудовищное зрелище, описать которое мог только Данте. Огненное облако не знало жалости. Оно опускалось на церкви и жилые дома, дворцы и казармы, широкие авеню и узкие улочки...

В ярости я бросился в направлении очередного английского бомбардировщика. Но как только наш «Мессершмитт» приблизился к нему, Маль снова передал: «Внимание, «Москито». Я велел ему заткнуться и предупреждать меня об английских истребителях только в случае крайней опасности. Наконец, четырехмоторный «Ланкастер» оказался в прицеле. Я влепил в него длинную очередь из всех стволов и, по-видимому, угодил в бензобаки. Самолет буквально разворотило взрывом, вероятно, в огненном смерче погиб весь его экипаж. Это была моя единственная победа в ту ночь и последняя в годы войны».

Но приключения Йонена на этом не закончились. «Москито» набросились на его машину, аппаратура «Наксос» постоянно выдавала тревожные сигналы. Маль больше не предупреждал: «Внимание, «Москито», а вел огонь из пулемета. Йонен бросал машину из виража в вираж, пикировал, набирал высоту, но английский истребитель «повис на хвосте» и не собирался уходить без добычи. К счастью

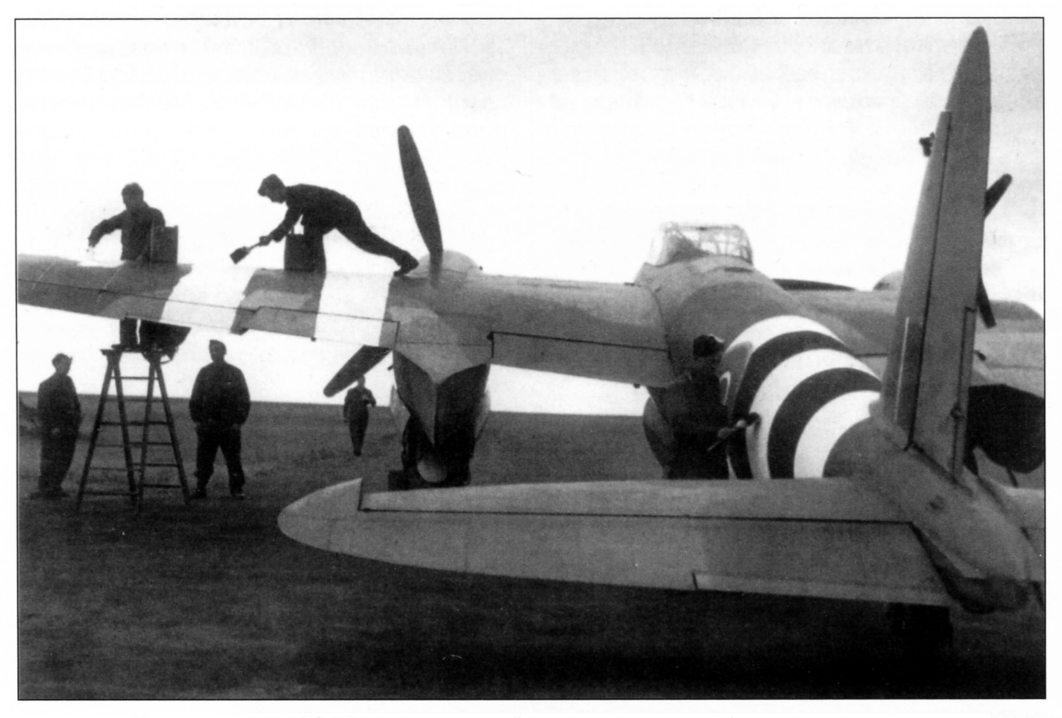
для экипажа «мессера», он постоянно открывал огонь со слишком большой дистанции. Но так не могло продолжаться до бесконечности.

«...Маль испуганно выкрикнул: «Я не могу стрелять! «Москито» совсем близко сзади, ниже нас». От этого возгласа меня бросило в пот. Через секунду огненная трасса проткнула мою машину, слишком поздно я начал маневр уклонения. Ручку от себя! Спикировал к самой земле. Огляделся в кабине, окликнул Маля. Вроде все нормально, хотя в кабине запах гари. Потом я посмотрел по сторонам: за правым мотором тянулась узкая белая полоса. Вытекал бензин. Взгляд на стрелку топливомера: она уже возле нулевой отметки. Скорее на посадку! Но неприятности не приходят в одиночку. В наушниках я снова услышал щелчки «Наксоса». Англичанин не бросил своей затеи! Он решил подловить нас вблизи аэродрома. Здесь, на глиссаде планирования, мы были беззащитны.

Я связался с диспетчером: «Лобстер от Траш-один. Необходима срочная посадка. Топлива почти не осталось». «Виктор, Виктор, — откликнулся диспетчер. — У нас все тихо и спокойно. Будьте осторожны — ночные истребители кружат над аэродромом». «Мне необходимо срочно приземлиться, — снова передал я. — Буду садиться вслепую. Зажгите белый огонь на посадочном знаке и красный — в конце полосы, как только я подам команду». Диспетчер подтвердил согласие на этот план.

Я выпустил щитки и убрал газ. Щелчки в наушниках не прекращались. Маль приник к пулемету. На приборной доске вспыхнула красная лампочка: топлива осталось на пять минут. Наконец диспетчер передал: «Траш-один от Лобстера. Фонари в условленных местах. Можете заходить на посадку». «Включайте!» Первым белый фонарь впереди справа обнаружил Маль. Доворачиваю машину... Выпускаю шасси. Секунды тянутся томительно долго. Наконец, мы над посадочной полосой. Колеса касаются земли, тормоза... Самолет останавливается, мы открываем фонарь кабины. Слава Богу, все обошлось. Осторожно добавляю газ моторам, чтобы выхлопы не привлекли внимания «Москито». Рулю в темноте в сторону стоянки. И тут механик допускает идиотскую ошибку. Чтобы помочь нам, он включает зеленый фонарь. Англичанину только этого было и надо.

Я развернул машину против ветра и заглушил моторы. Маль, высунувшись наполовину из кабины, проорал: «Выключи



В начале июня 1944 г. технический персонал получил указание нанести на «Москито» черно-белые полосы быстрого опознавания

этот проклятый фонарь, ты, осел!» В этот момент мы услышали нарастающий звук мотора. «Быстро от самолета! Сейчас здесь будет жарко». Слишком поздно. Англичанин уже открыл огонь. Я инстинктивно вжался в кресло. Снаряды ударили по крылу и хвосту. Быстро выскочил из машины и бросился на землю. Рядом упал Маль. В атаку заходит второй «Москито». Горящий «Мессершмитт» отлично виден. Бросаемся от него подальше. Трассирующие очереди упираются в фюзеляж, и наш старый добрый Bf 110 взрывается, разлетаясь на куски. «Москито» делают еще один заход, теперь уже парой. В бессильной ярости наблюдаем за ними. Наконец они уходят. Звук их моторов затихает на западе».

БОЕГОТОВЫЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ, ВООРУЖЕННЫЕ САМОЛЕТАМИ «МОСКИТО», ПО СОСТОЯНИЮ НА 6 ИЮНЯ 1944 г.

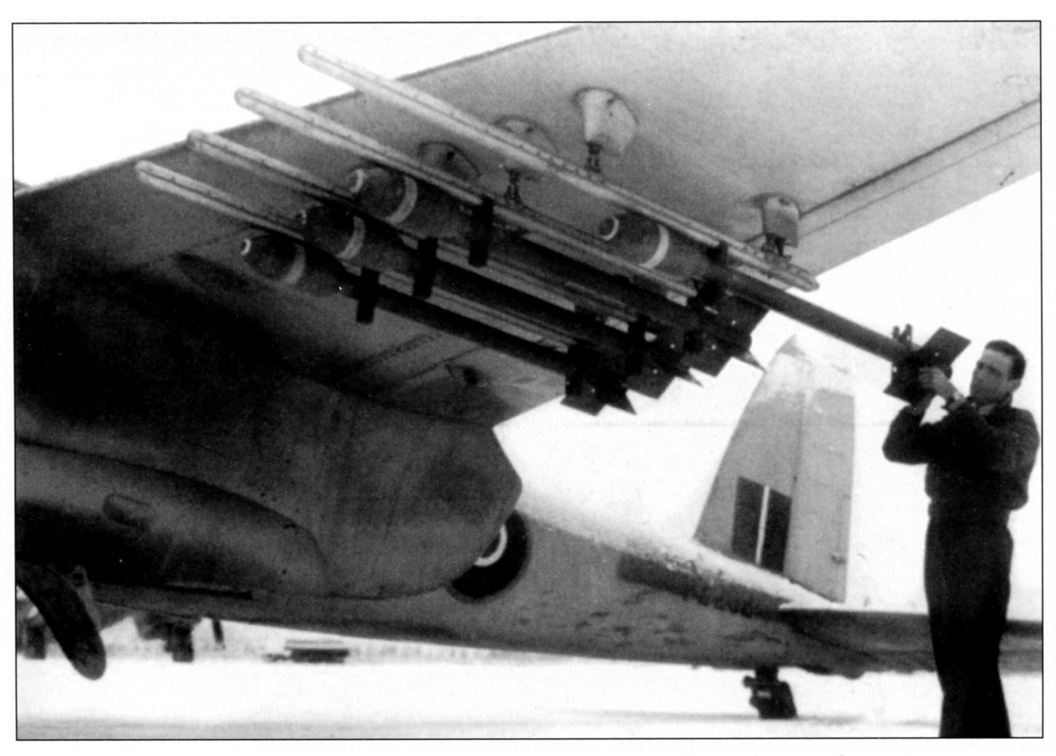
Подразделение	Типы самолетов и их число
Бомбардировочное командование	
5-я бомбардировочная группа	
617-я эскадрилья	1 FB.VI
627-я эскадрилья	8 B.IV
резерв	7 B.IV
8-я бомбардировочная группа	
105-я эскадрилья	1 B.IV, 16 B.IX, 13 B.XVI
109-я эскадрилья	1 B.IV, 6 B.IX, 27 B.XVI
571-я эскадрилья	1 B.IX, 20 B.XVI
692-я эскадрилья	13 B.IV, 4 B.XVI
1409-е звено	2 B.IX, 4 B.XVI
139-я эскадрилья (Oboe)	9 B.IV, 5 B.IX, 5 B.XX
звено разведки	4 PR.XVI
ремонт	14 B.IV
резерв	1 B.XVI
100-я бомбардировочная группа	
85-я эскадрилья	8 NF.XVII, 18 NF.XIX
141-я эскадрилья	10 F.II
157-я эскадрилья	3 F.II, 16 NF.XIX
169-я эскадрилья	13 F.II, 16 FB.VI
192-я эскадрилья	6 B.IV
239-я эскадрилья	18 F.II, 1 FB.VI
515-я эскадрилья	18 FB.VI
1692-е звено	1 F.II
ремонт	1 FB.VI, 1 NF.XIX
2-е тактические ВВС	
85-я группа	
29-я эскадрилья	16 NF.XIII
264-я эскадрилья	2 F.II, 17 NF.XIII
409-я эскадрилья	22 NF.XIII
410-я эскадрилья	21 NF.XII
488-я эскадрилья	1 NF.XII, 20 NF.XIII
604-я эскадрилья	3 NF.XII,16 NF.XIII
резерв	1 B.IV, 1 FB.VI
34-е фоторазведывательное крыло	
140-я эскадрилья	1 F.II, 4 PR.IX, 12 PR.XVI
35-е фоторазведывательное крыло	
4-я эскадрилья	2 PR.XVI
39-е фоторазведывательное крыло	
400-я эскадрилья	6 PR.XVI
138-е крыло	
107-я эскадрилья	15 FB.VI
305-я эскадрилья	14 FB.VI
613-я эскадрилья	19 FB.VI
140-е крыло	
21-я эскадрилья	13 FB.VI
464-я эскадрилья	20 FB.VI
487-я эскадрилья	19 FB.VI
Береговое командование	
17-я береговая группа	
учебные машины	1 F.II, 6 FB.VI
18-я береговая группа	
333-я эскадрилья	8 FB.VI
618-я эскадрилья	23 B.IV
19-я береговая группа	
235-я эскадрилья	1 F.II, 1 FB.VI
248-я эскадрилья	1 F.II, 24 FB.VI, 4 FB.XVIII
Истребительное командование	
9-я истребительная группа	
учебные машины	18 F.II, 26 FB.VI
10-я истребительная группа	
68-я эскадрилья	4 NF.XVII
151-я эскадрилья	1 F.II, 24 NF.XIII
406-я эскадрилья	6 NF.XII
11-я истребительная группа	
96-я эскадрилья	21 NF.XIII
125-я эскадрилья	19 NF.XVII
219-я эскадрилья	17 NF.XVII
418-я эскадрилья	19 FB.VI
456-я эскадрилья	18 NF.XVII

Подразделение	Типы самолетов и их число
605-я эскадрилья	19 FB.VI
12-я истребительная группа	
25-я эскадрилья	1 F.II, 18 NF.XVII
307-я эскадрилья	21 NF.XII
FIU[2]	2 NF.XII, 3 NF.XIII, 1 NF.XVII
учебные машины	10 F.II, 3 T.III, 12 FB.VI
106-я фоторазведывательная группа	
540-я эскадрилья	20 PR.IX, 9 PR.XVI
544-я эскадрилья	12 PR.IX, 6 PR.XVI
учебные машины	2 PR.I, 5 F.II, 8 B.IV, 6 FB.VI, 1 PR.VIII
резерв	1 PR.XVI

Примечания:
1. Кроме того, на заводах, в исследовательских центрах, базах хранения, ремонтных органах и т.п. находилось еще 516 «Москито» различных модификаций.
2. FIU — Fighter Interception Unit — экспериментальный отряд истребителей-перехватчиков.

В январе 1945 г. появилась новая версия устройства «Серрат» Mk.VI, наводившая на излучение немецкого локатора «Лихтенштейн» SN2. Кроме того, англичанами был создан «Перфектос» — прибор, указывающий направление на излучатель германского опознавателя «свой — чужой». Однако наиболее важным событием в области технических усовершенствований оказалось появление американского трехсантиметрового радиолокатора ASH, получившего у англичан обозначение AI.Mk.XV. Это высокоэффективное и малогабаритное устройство удалось разместить в носовом коке «Москито» FB.VI ценой небольших переделок (и отказа от носовых пулеметов), что превратило «шестерки» из 23, 141 и 515-й эскадрилий в полноценные маловысотные (из-за особенностей моторов «Мерлин» 25) ночные истребители. Следует, однако, отметить, что новый локатор нуждался в деликатном обращении, а для его эксплуатации требовался хорошо подготовленный оператор.

В 1945 г. количество немецких самолетов, пытавшихся нанести удары по территории Великобритании, заметно уменьшилось. Это обстоятельство позволило высвободить еще три эскадрильи Истребительного командования (151, 307 и 406-ю) для борьбы с немецкой авиацией «на ее половине поля». Все три подразделения были вооружены высотными «Москито» NF.30 и осуществляли свободную охоту и сопровождение групп бомбар-



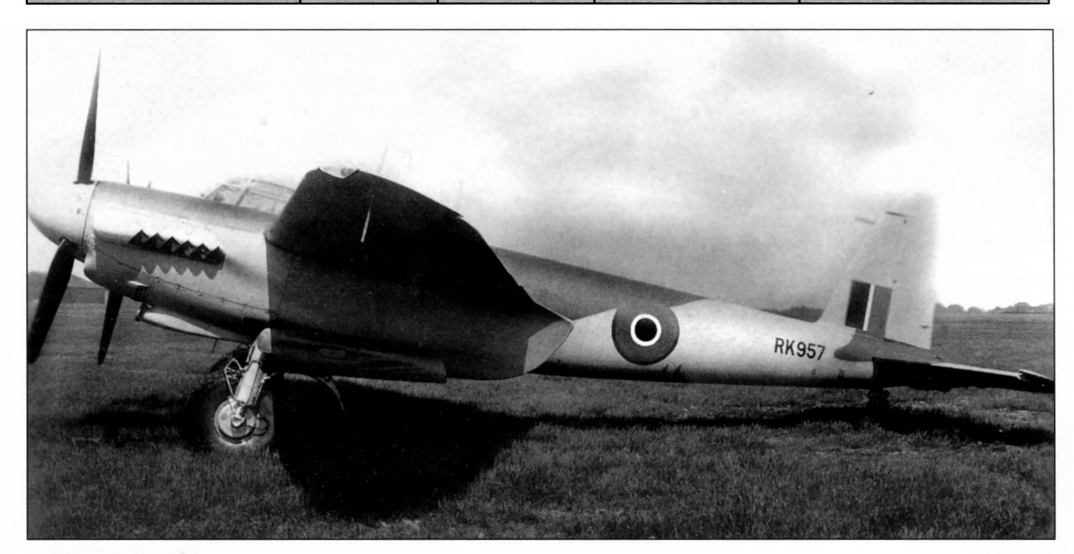
Снаряжение самолета реактивными снарядами с полубронебойной боевой частью

дировщиков при налетах на территорию Германии.

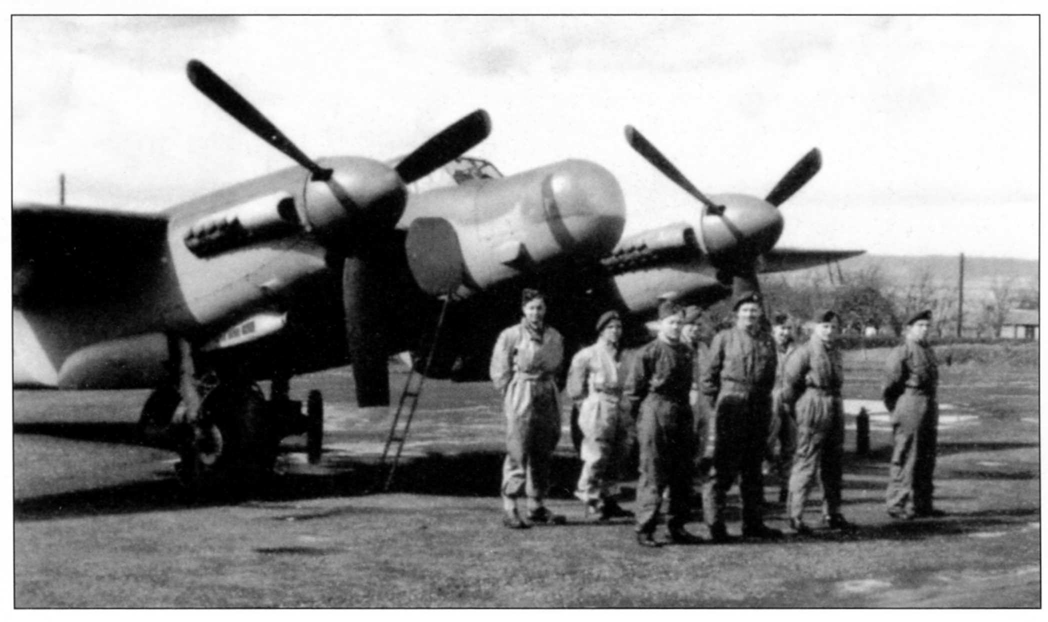
По английским данным, за 17 месяцев активных боевых действий «Москито» 100-й группы совершили 7884 боевых вылета, уничтожили 249 самолетов противника в воздухе и 18 на земле. Собственные потери группы составили 69 машин.

ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ БОЕВОГО ПРИМЕНЕНИЯ «МОСКИТО» 100-й ГРУППЫ

Вариант «Москито»	Уничтожено самолетов		Повреждено	Собственные потери
	в воздухе	на земле		
С локатором AI.Mk.IV	95	–	19	25
Без локатора	30	9	27	23
С локатором AI.Mk.X	111	–	25	13
С локатором AI.Mk.XV	13	9	15	8



Ночной истребитель NF.Mk.30 с радиолокатором AI Mk.X



Летный и наземный экипаж ночного истребителя NF.Mk.36 из 25-й эскадрильи



Истребитель NF30 MM748 совершает первый полет в марте 1944 г.

Группа австралийских FB40

Глава 6

НАД МОРЕМ И ЗА МОРЯМИ

«Москито» Берегового командования

Первым подразделением Берегового командования, получившим на вооружение истребители «Москито» F.II в мае 1943 г., оказалась 333-я (норвежская) эскадрилья. Ее основной задачей стали полеты на вооруженную разведку норвежского побережья, в то время как ударные функции возлагались на эскадрильи «Бьюфайтеров». К октябрю 333-я полностью перевооружилась на более подходящие для борьбы с судоходством истребители-бомбардировщики FB.VI, а в конце года такие же машины получила 248-я эскадрилья. Оснащенные стрелково-пушечным оружием и бомбами, «Москито» FB.VI могли наносить серьезные удары по морским коммуникациям противника, но руководство Берегового командования желало большего. Ему нужен был самолет, способный одной внезапной атакой с высокой вероятностью уничтожать немецкие подводные лодки.

Еще 19 марта 1943 г. компания «Де Хевилленд» получила запрос от Министерства авиации о возможности вооружения «Москито» пушечной установкой с общей массой около 800 кг, включая боекомплект и лафет. Сила отдачи, как предполагалось, не должна была превысить четырех тонн. Руководители компании ответили, что, хотя такая проблема специально не изучалась, конструкторы не видят особых препятствий. Здесь они немного покривили душой, поскольку еще в декабре 1942 г. выполнялась инициативная проработка возможности установки на «мосси» мощного 94-мм зенитного орудия, а позднее — полевой пушки такого же калибра. Поэтому Дж. Де Хевилленд вполне понимал все аспекты проблемы, но надеялся выиграть время на разработку. Заказ Министерства авиации, таким образом, не застал фирму врасплох. При более подробном ознакомлении с техническими деталями проекта специалисты «Де Хевилленд» испытали даже облегчение — ведь речь шла об установке «всего лишь» орудия 57-мм калибра (что соответствовало шестифунтовой полевой пушке). Для первых прикидок и примерок использовали фюзеляжи двух поврежденных «Москито». Затем, в апреле 1943 г., переделке подвергся серийный истребитель-бомбардировщик FB.VI (заводской номер HJ732). Работа двигалась настолько успешно, что Министерство авиации, не дожидаясь испытаний, заказало 30 истребителей-бомбардировщиков с вооружением, состоявшим их четырех пулеметов «Браунинг» и одной шестифунтовой (противотанковой) пушки.

Опытную машину подали в цех окончательной окраски 6 июня, а спустя два дня она впервые поднялась в воздух. Вскоре ее передали в летно-испытательный центр Боскомб Даун, и радужное настроение специалистов «Де Хевилленд» как рукой сняло. Выявились серьезные дефекты в системе питания пушки снарядами: после одного-двух выстрелов орудие замолкало. Собственно, вина лежала целиком на «вооруженцах». К самолету, его прочности претензий не было. Однако машину пришлось вернуть для доработок в Хатфилд. Пока доводили пушечную установку, в Боскомб Даун отправился другой FB.VI, на котором смонтировали новый вариант броневой защиты для самолетов, вооруженных «шестифунтовкой». Броня «потянула» еще на 400 кг, но, по мнению специалистов летно-испытательного центра, была совершенно необходима, поскольку этому варианту «Москито» предстояло атаковать боевые корабли с мощными и разнообразными средствами ПВО.

К августу 1943 г. отладка и испытания пушечной установки на HJ732 успешно завершились. В производство запустили 30 комплектов для переделки самолетов FB.VI в вариант FB.XVIII — такое обозначение получил «Москито» с шестифунтовой пушкой. Однако хроническая нехватка истребителей-бомбардировщиков в других «ведомствах» ограничила их поставки для Берегового командования. Поэтому темп выпуска «восемнадцатых» оказался чрезвычайно низким. Только в начале октября первая тройка FB.XVIII поступила на войсковые испытания. По их результатам специалисты из Боскомб Даун рекомендовали фирме увеличить запас горючего на 280–300 л, с тем чтобы с баз Южной Англии самолеты могли контролировать обстановку в Бискайском заливе.

В середине октября 1943 г. пару FB.XVIII передали на вооружение 248-й эскадрильи. Уже 24 октября командир эскадрильи Роуз (тот самый, который экспериментировал с «Хайболлами») и канадец Боннет вылетели на свободную охоту в район Бискайского залива. Спустя еще десять дней Роуз снова повел свой «Москито» на задание, ставшее для него последним. В открытом море пилот заметил немецкий тральщик и обстрелял его из пушки. Но немцы оказались точнее: зенитный снаряд разорвался в хвостовой части фюзеляжа и самолет, потерявший управление, рухнул в море.

7 ноября 1943 г. Боннет на единственном уцелевшем FB.XVIII обнаружил и внезапно нанес удар по немецкой подводной лодке в надводном положении. Несколько снарядов разорвалось в районе рубки. Лодка скрылась под водой, но, по немецким данным, сумела добраться до базы.

Вплоть до самого конца 1943 г. 248-я эскадрилья частично имела на вооружении «Бьюфайтеры», используя их для патрулирования над морем. В новом, 1944 г. эту функцию полностью переложили на «Москито». Четверки и шестерки истребителей-бомбардировщиков регулярно поднимались в воздух с задачей — загнать под воду «волчат» адмирала Деница. По состоянию на февраль 1944 г. в составе эскадрильи имелось 16 FB.VI и 4 FB.XVIII.

Первый настоящий боевой успех пришел 10 марта. В этот день смешанная группа из 248-й эскадрильи (4 FB.VI и 2 FB.XVIII) отыскала в море немецкий конвой, прикрытый с воздуха пятеркой Ju 88. В то время как FB.VI занялись вражескими истребителями сопровождения, «пушечные» FB.XVIII спикировали на корабли конвоя и добились прямых попаданий в немецкий эсминец, на котором возник пожар. Пилоты «шестерок» сбили одного за другим трех «Юнкерсов», еще одного уничтожил пилот FB.XVIII. Группа «Москито» вернулась без потерь.

В другой стычке, происшедшей 11 апреля, шестерка FB.VI и пара FB.XVIII атаковали группу немецких подводных лодок, эскортируемых кораблями ПВО и восьмеркой Ju 88. На этот раз успех был более скромным: сбито два «Юнкерса» и повреждены подлодки, зато 248-я эскадрилья лишилась сразу четырех «Москито».

ГЕРМАНСКИЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ, ПОТОПЛЕННЫЕ САМОЛЕТАМИ «МОСКИТО» БЕРЕГОВОГО КОМАНДОВАНИЯ

Дата	Номер подлодки	Эскадрильи, участвовавшие в потоплении
9.4.45	U843	235
9.4.45	U804	143, 235, 248
9.4.45	U1065	143, 235, 248
19.4.45	U251	143, 235, 248, 333
2.5.45	U2359	143, 235, 248, 333, 404
3.5.45	U2524	235, 254
4.5.45	U236	235, 254
4.5.45	U2503	235, 254
4.5.45	U2338	235, 254
4.5.45	U393	235, 254

В день высадки в Нормандии эскадрилья оказалась в числе наиболее загруженных. На первое боевое задание самолеты вылетели в 4.45, а последний истребитель-бомбардировщик приземлился лишь в 22.15. Утром самолеты эскадрильи атаковали немецкую подводную лодку, а во второй половине дня совместно с «Бьюфайтерами» из 144-й и 404-й эскадрилий участвовали в нанесении удара по трем вражеским эсминцам. В результате налета один из них затонул, а второй был серьезно поврежден. Кроме того, удалось уничтожить истребитель сопровождения Ju 188.

На следующий день FB.XVIII из 248-й эскадрильи едва не потопил немецкую подводную лодку, выпустив по ней 12 снарядов. Лодка срочно погрузилась, оставив на поверхности большое масляное пятно и одного члена экипажа, не успев-

шего нырнуть в люк. Двумя днями позже «пушечные» истребители-бомбардировщики обнаружили и обстреляли эсминец противника, севший на мель неподалеку от маяка Иль де Бас. На корабле наблюдались взрывы и большой пожар.

10 июня четверка «Москито» удачно атаковала вражескую подлодку U821, в результате чего ее покинул экипаж. Лодку добил «Либерейтор» из 206-й эскадрильи, однако именно два попадания 57-мм снарядов с FB.XVIII (заводской номер NT225) воспрепятствовали ее срочному погружению.

Продолжались исследования, направленные на повышение эффективности боевого применения «мосси» по морским целям. На одном из FB.VI, принадлежавшем 248-й эскадрилье, проверялась возможность подвески, транспортировки и сбрасывания авиационных мин A.VIII и глубинных бомб Mk.XI. Впервые 25-фунтовые (11,2-килограммовые) глубинные бомбы в боевых условиях «Москито» применили 22 июня 1944 г. по объекту, принятому за перископ вражеской подлодки.

В условиях энергичного противодействия со стороны корабельной зенитной артиллерии и истребителей противника «Москито» Берегового командования порой демонстрировали удивительную живучесть. Флайт-лейтенант С. Нанн дважды за три месяца возвращался на свой аэродром на сильно поврежденных самолетах, причем в обоих случаях он прилетал на одном моторе. Так, в ходе атаки вражеских кораблей 16 июля машина Нанна получила прямое попадание зенитного снаряда среднего калибра в двигатель, который оторвался вместе с моторамой. Осколки повредили топливную и гидравлическую системы самолета. Белая полоса бензиновых паров, потянувшаяся за истребителем-бомбардировщиком, каждую минуту угрожала взрывом. Следовало срочно покинуть машину, но фюзеляж оказался деформированным и оба люка — входной и аварийный — заклинило.

Пришлось «тянуть» на базу, где Нанн совершил посадку «на живот», поскольку шасси не выпускалось. Выбравшись из самолета, пилот и оператор после беглого осмотра были потрясены. Масштабы разрушений центроплана и хвостового оперения оказались чудовищными: в правой части крыла зияли сквозные пробоины, задний лонжерон почти полностью перебит, отсутствовала правая половина руля высоты и часть руля направления. Любопытно, что машину впоследствии восстановили, и она летала на боевые задания до самого конца войны.



Немецкий минный заградитель атакован истребителями-бомбардировщиками «Москито»

БОРТОВЫЕ КОДЫ НЕКОТОРЫХ ЭСКАДРИЛИЙ АНГЛИЙСКИХ ВВС, ВООРУЖЕННЫХ САМОЛЕТАМИ «МОСКИТО» В ПЕРИОД ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Номер эскадрильи	Бортовой код	Номер эскадрильи	Бортовой код	Номер эскадрильи	Бортовой код
21	YH	23	YP	25	ZK
29	RO	45	OB	47	KU
68	WM	82	UX	84	PY
85	VY	96	ZJ	105	GB
107	OM	108	-	109	HS
110	-	125	VA	128	M5
139	XD	140	-	141	TW
142	4H	143	NE	151	DZ
157	RS	162	CR	163	-

Номер эскадрильи	Бортовой код	Номер эскадрильи	Бортовой код	Номер эскадрильи	Бортовой код
169	VI	192	DT	219	FK
235	LA	239	HB	248	QM
254	QM	255	YD	256	JT
264	PS	305	SM	307	EW
333	KK	404	EO	406	HU
409	KP	410	RA	418	TH
456	RX	464	SB	487	EG
488	ME	515	3P	521	-
540	-	544	-	571	8K
600	BQ	604	NG	605	UP/RAL
608	6T	613	SY	618	-
627	AZ	680	-	681	-
684	-	692	P3		

Примечание. Прочерк означает отсутствие бортового кода на самолетах эскадрильи.

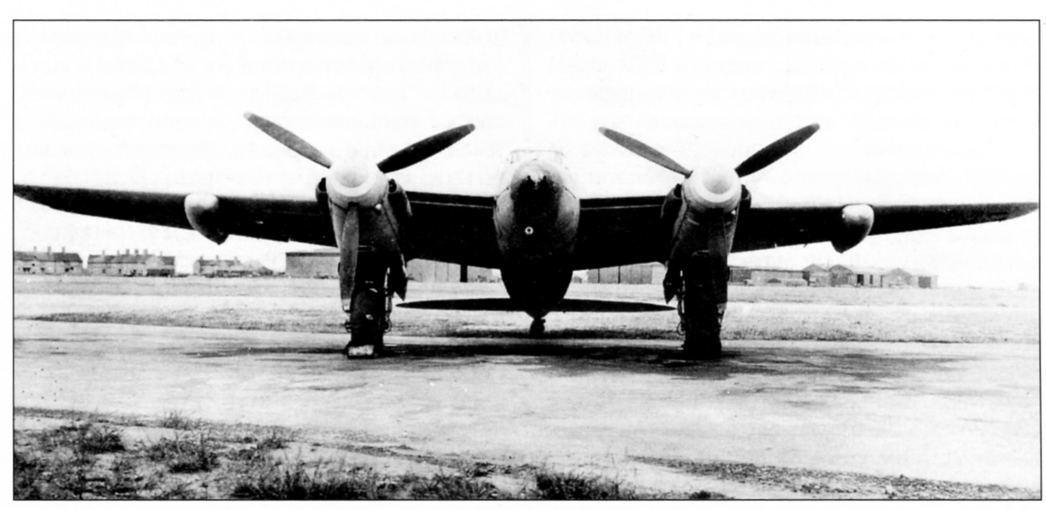
В июле — августе 1944 г. «Москито» Берегового командования внесли свой вклад в борьбу с немецкими самолетами — носителями планирующих бомб «Хеншель» Hs 293. 21 июля пара FB.VI из 248-й эскадрильи перехватила и уничтожила два Do 217 с планирующими бомбами на борту. Внезапности атаки способствовал заход со стороны солнца: пилоты «мосси» неплохо знали тактику воздушного боя.

В октябре 1944 г. истребители-бомбардировщики «Москито» двух эскадрилий Берегового командования доработали для применения реактивных снарядов. Под крылом каждого самолета подвешивались по восемь «эрэсов». Имелись две их разновидности: с бронебойной (масса снаряда 11,2 кг) и фугасной (масса снаряда 27,2 кг) боевой частью, диаметр ракетной части в обоих случаях — 114 мм. Ракетный залп «Москито» по огневой мощи соответствовал залпу легкого крейсера. Впервые реактивные снаряды с «Москито» Берегового командования применили по врагу 28 октября. В этот день 20 FB.VI и три FB.XVIII из 235-й и 248-й эскадрилий атаковали судно противника в районе Кристианзунд. В результате многочисленных взрывов судно затонуло.

29 ноября вновь попала под удар «мосси» из 248-й эскадрильи немецкая подво-



Прототип палубного истребителя-бомбардировщика TR.Mk.33, переоборудованный из FB.Mk.VI бортовой номер LR387



«Муха це-це» с 57-мм пушкой, укус которой потенциально был смертелен для катеров и весьма болезнен для подводной лодки или небольшого корабля

дная лодка. На этот раз ее атаковали только истребители-бомбардировщики FB.VI, добившись нескольких попаданий 20-мм снарядов. «Раненая» подлодка срочно погрузилась. Заметим, что самолеты Берегового командования действовали преимущественно над морскими районами и редко встречались в воздухе с одномоторными немецкими истребителями. Но избежать таких встреч все же удавалось не всегда.

17 декабря 1944 г. при нанесении удара по объектам на норвежском побережье большая группа «Москито» и «Бьюфайтеров» Берегового командования, сопровождаемая «Мустангами» из 315-й эскадрильи, была перехвачена 20 Bf 109 и FW 190. В завязавшемся бою, по докладам английских летчиков, немцы потеряли четыре Bf 109 и два FW 190. На свои аэродромы не вернулись два «Москито», «Бьюфайтер» и «Мустанг». Слабым утешением для экипажей сбитых английских самолетов оказалось спасательное снаряжение, сброшенное самолетом сопровождения «Варвик» (Warwick). Зимой в ледяной воде Северной Атлантики человек мог продержаться всего несколько минут.

В начале 1945 г. погода не благоприятствовала активной боевой деятельности самолетов Берегового командования. Низкая облачность, частые туманы на протяжении большей части января и февраля приковали машины к аэродромам. Только в марте «Москито» вновь «показали зубы» противнику. В результате удара по норвежскому порту Аалезунд 17 марта были потоплены два больших транспорта. Налет был организован силами 235-й и 248-й эскадрилий, выделивших 31 «Москито». По оценкам пилотов, в одно из судов противника попало не менее 32 реактивных снарядов, из них 14 ниже ватерлинии. Другой транспорт получил 37 попаданий, большая часть которых пришлась в подводную часть корпуса.

В апреле активность многих английских авиаэскадрилий снизилась. Все меньше оставалось объектов для ударов на территории Германии. Но эта тенденция не коснулась подразделений Берегового командования. 9 апреля, наконец, пришел реальный, полноценный успех в борьбе с германским подводным флотом. Рано утром самолеты 143-й и 235-й эскадрилий атаковали и потопили подлодку, применив реактивные снаряды. Затем тройка «Москито» из 248-й эскадрильи обнаружила еще одну субмарину в надводном положении. Несколько прямых попаданий реактивных снарядов, и на лодке произошел мощнейший взрыв. Третью лодку уже вечером атаковали самолеты 143-й и 235-й эскадрильи. На корабле возник пожар, и экипаж покинул гибнущую подлодку. Потери англичан составили один «Москито», севший на воду, а еще три из-за повреждений вынуждены были приземлиться на территории Швеции.

19 апреля истребители-бомбардировщики Берегового командования отличились дважды. Вначале они потопили подводную лодку U251 в проливе Каттегат. Затем большая группа «Москито» из 143, 235, 248 и 333-й эскадрилий случайно наткнулась на отряд немецких бомбар-

дировщиков-торпедоносцев «Юнкерс». В результате последовавшего боя пять Ju 88 и четыре Ju 188 рухнули в Северное море. Англичане потерь не имели.

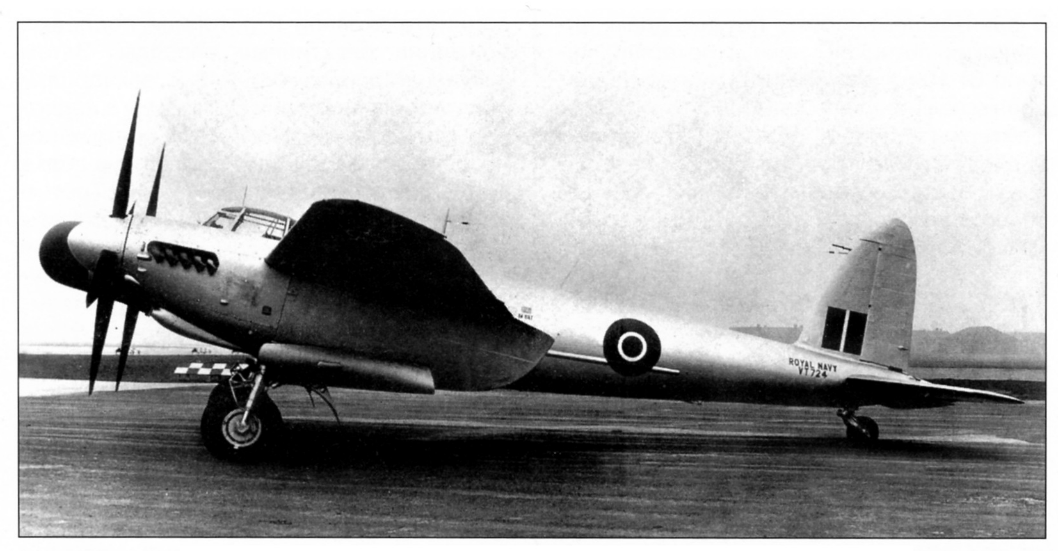
Специальное звено «пушечных» FB.XVIII еще в марте 1945 г. передали из 248-й эскадрильи в 254-ю, которой поставили задачу уничтожать немецкие карликовые подводные лодки в Ла-Манше. 18 апреля «мосси» из 254-й эскадрильи обнаружили сразу пять таких лодок в надводном положении, но, пока они разворачивались для атаки, субмарины успели погрузиться. Больше повезло экипажам из 236, 248 и 254-й эскадрилий в мае, когда за три дня им удалось уничтожить шесть вражеских подлодок. Так, только 4 мая в районе Киля немцы потеряли сразу четыре лодки, следовавшие в надводном положении под эскортом кораблей ПВО. Английские летчики почувствовали вкус победы и спешили отличиться в ходе последних боевых вылетов. Один из «Москито», принадлежавший 404-й эскадрилье, вернулся на свой аэродром с обломком мачты вражеского корабля в фюзеляже: настолько низко он вышел из атаки.

После капитуляции Германии самолеты Берегового командования еще почти две недели продолжали выполнять боевые вылеты на патрулирование морских районов. Ожидалось, что высокопоставленные немецкие военные преступники попытаются сбежать в Южную Америку, используя уцелевшие подводные лодки. Кроме того, не исключалось, что какой-нибудь вражеский командир корабля откажется выполнять распоряжение о сдаче и продолжит «свою» войну. И действительно, часть немецких подлодок капитулировала только в середине мая. Последний полет на патрулирование «Москито» Берегового командования совершили 21 мая 1945 г.

Легкие Ночные Ударные Силы

Начиная с 1 июня 1943 г. Бомбардировочное командование прекратило участвовать в дневных тактических бомбардировках вражеской территории. 105-ю и 139-ю эскадрильи «Москито» переподчинили 8-й группе авиационного коммодора Беннета. Функции указанных подразделений радикально изменились. 105-я эскадрилья была укомплектована самолетами-лидерами с аппаратурой Oboe, а 139-я занялась ночными беспокоящими рейдами, призванными сбивать с толку немецкую систему ПВО.

Собственно, опыт подобных действий имелся: еще в ночь на 21 апреля 1943 г. девятка «Москито» демонстративно атаковала Берлин, «поздравив» фюрера с днем рождения. Одновременно большая группа тяжелых бомбардировщиков совершила налет на Штеттин. Успех «провокационных» действий «мосси» был полным: англичане зафиксировали в сетях управления немецкой системы ПВО радиограммы, содержащие отказ в выделении



Палубный истребитель-бомбардировщик TR.Mk.37, состоявший на вооружении 703-й эскадрильи

дополнительных истребителей для обороны Штеттина, поскольку столица Рейха сама подверглась атаке...

Тактика «растаскивания» вражеских перехватчиков для прикрытия нескольких целей дала неплохие результаты и впоследствии стала шаблонной. Немцы долгое время не могли найти ей эффективных контрмер, поскольку сброшенные ленты «Виндоуз» практически исключали определение масштабов налета. Небольшая группа «Москито», применявшая помехи, на экранах радиолокаторов расплывалась в огромную засветку, за которой можно было при желании упрятать армаду четырехмоторных бомбардировщиков. На перехват несуществующих соединений поднимались истребители, напрасно тратившие драгоценное горючее и моторесурс. А в это время реальные «Ланкастеры» и «Галифаксы» превращали в пепелище совсем другой германский город. Так, в ночь на 22 июня 1943 г. Бомбардировочное командование обрушило удар основных сил на Мулхайм. Одновременно четверка «Москито» из 139-й эскадрильи, предварительно поставив помеху, отбомбилась по Кельну.

Экипажи «мосси», накопившие большой опыт поражения точечных целей с малых высот, были не в восторге от новых заданий. Теперь сбрасывание бомб производилось с большой высоты, нередко по плохо наблюдаемой цели, что неминуемо сказывалось на эффективности ударов. Однако для Бомбардировочного командования важнее был сам факт пребывания «Москито» над целью, а не ее уничтожение.

Своеобразными были задачи, возложенные на «следопытов» из 105-й и 109-й эскадрилий. Вот как описывает свои полеты на самолете со станцией Oboe навигатор 105-й эскадрильи Ф. Рэскэлл:

«Боевой вылет на «Москито»! На что это было похоже? Возникало ощущение полнейшей неуязвимости, порожденное полетом на большой высоте и скорости. Одновременно мы испытывали чувство огромного могущества в тот момент, когда сбрасывали ориентирно-сигнальные бомбы TI (Target Indicator) для летящих следом тяжелых бомбардировщиков. По мере приближения к цели наше волнение все возрастало: мы почти физически ощущали снизу зоркий наблюдающий взгляд недобрых глаз. Обычно мы замечали вспышки первых выстрелов зенитных орудий раньше, чем взрывались снаряды. Представьте себе почти полуминутное ожидание — где они разорвутся? Томительное ожидание, пока смертельно опасные «игрушки» летят в вашу сторону... К счастью, они взрывались где-то впереди или позади. Но не всегда... Ваш маленький деревянный самолетик с двумя ревущими моторами продолжает свой полет, а вы сами наблюдаете за приближающимися разрывами, напряженно прислушиваясь к сигналам аппаратуры Oboe.

Обычно в этот момент я спускался в носовую часть и, вращая ручки настройки, ориентировал антенну так, чтобы слышать оба сигнала («кошки» и «мышки», как мы их называли). Затем я давал команду летчику на доворот самолета в нужную сторону. Примерно за пять минут до цели мы уверенно выходили на боевой курс, я поднимался обратно и со своего кресла наблюдал фейерверк. Нередко в кабину попадали газы от разрывов, а иногда долетал и характерный звук, как будто рвали кусок ткани. Лучи прожекторов рыскали по небу в поисках жертвы. Пилот до предела опускал кресло и старался фиксировать взгляд на приборной доске, чтобы не быть ослепленным. Осколки от близких разрывов, случалось, пробивали фюзеляж. После одного из полетов я нашел на полу в кабине два небольших кусочка металла, разорванных и искореженных чудовищным взрывом: в ту ночь наш «Москито» словно «поперчили» прожигающим порошком. Долгое время я носил осколки в кармане, но потом потерял их...

В полете на большой высоте Mk.IV как бы «висел» на своих винтах, настолько велик был угол атаки. С задранным вверх носом и двумя струйками пара из предохранительных клапанов системы охлаждения моторов, с натужно ревущими двигателями, «четверка» напоминала лезущий в гору грузовик. След за самолетом можно было наблюдать в свете луны и прожекторов. Поблескивала обшивка крыла позади мотогондолы, покрытая изморосью.

Совсем другое дело — «девятка». На ней стояли «Мерлины» с двухступенчатыми двухскоростными нагнетателями, поэтому и на большой высоте она летела легко. Даже не летела, а парила, словно ангел. Летать на Mk.IX было, разумеется, куда приятнее, к тому же ее кабину сделали герметичной (здесь он, вероятно, ошибается либо речь идет о доработанной машине. — *Прим. авт.*)...

«Москито» — невероятно красивый самолет с очень высокой скоростью полета. Он был надежен, с ним редко случались аварии, а в роли носителя аппаратуры Oboe «мосси» оказался просто идеальным. Мы не располагали ни одной другой машиной, которая могла бы справиться с функцией самолета-лидера с такой же эффективностью. «Москито» нельзя было не полюбить. Мы полностью доверяли ему, когда летели в бой...»

В ноябре 1943 г. к боевым вылетам на «Москито»-бомбардировщиках приступила 627-я эскадрилья. К этому моменту Бомбардировочное командование заканчивало отработку системы подвески на «мосси» бомбы калибра 1816 кг (4000-фунтовой). Существовали три варианта этой бомбы: общего назначения, фугасный и «промежуточный». Переоборудование бомбоотсека для подвески любой из этих бомб (альтернативный вариант подвески — четыре 227-«килограммовки») приводило к сокращению запаса топлива на 135 л. Но более неприятным явлением оказалось уменьшение продольной устойчивости переоборудованных самолетов, особенно у модификации B.IV. «Девятка» пострадала меньше, поскольку ее тяжелые двигатели сдвинули центр масс вперед. Однако и в этом случае пилотирование «пузатой» машины было делом не простым.

Четырехтысячефунтовые бомбы впервые применили «по прямому назначению» в ночь на 4 февраля 1944 г. Пара «Москито» B.IX из 692-й эскадрильи (только что перевооружившейся) в сопровождении шестерки B.IV из 105-й эскадрильи обрушили свой груз на Дюссельдорф. В следующую ночь еще три бомбы были сброшены на Киль. Строго говоря, применение столь мощных боеприпасов по городам преследовало в основном морально-психологические цели. Руководители Бомбардировочного командования не без оснований считали, что с точки зрения боевой эффективности гораздо более выгодным для «Москито» является вариант с четырьмя 227-кг бомбами.

В декабре 1943 г. совершили первые боевые вылеты бомбардировщики «Москито» B.XX канадской постройки. Их получила на вооружение 139-я эскадрилья. Вряд ли английские летчики обрадовались этому событию: их коллеги из 692-й уже готовились принять новейшие B.XVI, а «двадцатка» — это лишь заокеанская копия «четверки».

Почти все «шестнадцатые» прямо с завода выходили с увеличенными бомбоотсеками для подвески 4000-фунтовой бомбы «куки» (cookie — так в Англии называют американское печенье в цилиндрических упаковках, конфигурация которых напоминает форму корпуса тяжелой бомбы). В «деле» такой B.XVI под управлением флайт лейтенанта Моора был опробован 5 марта 1944 г. при налете на Дуисбург. К концу месяца 692-я эскадрилья располагала уже шестью такими машинами. Все новые и новые подразделения перевооружались на «Москито»-бомберы: в апреле к боевым вылетам приступила 571-я, в августе — 608-я, в сентябре — 128-я, в октябре — 142-я эскадрильи. Вице-маршал авиации Беннет выразил надежду, что вскоре Великобритания будет располагать воздушным флотом из 200 B.XVI. Однако многие из заложенных бомбардировщиков достроили в варианте фоторазведчиков.

На момент высадки союзных войск на Европейский континент в боевых подраз-

Фото французской железнодорожной станции, сделанное разведчиком «Москито» незадолго до вторжения союзников на континент



Эпизод из художественного фильма об экипажах «Москито», снятого в Великобритании в 60-х годах минувшего века и называвшегося «633-я эскадрилья». Одну из уцелевших к тому времени машин принесли в жертву кинематографу

делениях Бомбардировочного командования имелось всего 58 исправных «Москито», которые 6 июля 1944 г. приняли участие в ударе по железнодорожному узлу Оснабрюк. В последующие дни основные усилия бомбардировочных эскадрилий были сосредоточены на нефтеперерабатывающих предприятиях и заводах синтетического горючего.

Иногда «мосси» привлекались к минированию акваторий с воздуха. Так, утром 13 мая тройка B.XVI и десятка B.IV из 692-й эскадрильи с малой высоты перегородили минами Кильский канал. Он оказался «закупорен» на неделю. К концу этого срока на входах в канал скопилось более семидесяти судов. Были фактически сорваны снабжение немецкой группировки в Норвегии и доставка легирующих материалов из Швеции.

С появлением мощных бортовых радиолокаторов эскадрильи «Москито» стали разнообразить тактику ударов. В ночь на 26 июня 1944 г. «мосси» отбомбились с высоты всего 1500 м. Правда, не все шло гладко: аппаратура H2S на лидирующем самолете отказала, поэтому цель — город Геттинген — каждому из участвовавших 35 экипажей пришлось отыскивать самостоятельно. Но этот случай не идет ни в какое сравнение с конфузом, происшедшим спустя трое суток. В ту ночь радиолокаторы H2S вышли из строя на всех шести (!) «Москито»-лидерах из 139-й эскадрильи. Такова была надежность техники.

Случались и другие «чудеса». Тяжело груженные «Москито» (особенно с 1816-кг бомбой) имели значительную длину разбега. Темной непроглядной ночью выдержать направление взлета удавалось не всегда, поэтому аварии и катастрофы на взлете были нередкими. Однако в ночь на 27 августа с экипажем флайт лейтенанта Геллоуэя произошло нечто из ряда вон выходящее. После того как «мосси» скатился с полосы, снес шасси и запылал, летчик и навигатор сумели выбраться из горящей машины и опрометью бросились от нее подальше: в бомбоотсеке находилась «куки». Самолет (две тонны первосортного бензина, не считая «дровишек») «спокойно» сгорел вместе с бомбой, которая не взорвалась! На следующую ночь техническому персоналу эскадрильи снова пришлось побегать. Флаинг-офицер Мак Эван вернулся из полета на Эссен с бомбой, зависшей из-за отказа замка бомбодержателя. Заглянув в бомболюк, «вооруженцы» бросились врассыпную и отказались работать с «игрушкой». «Куки»

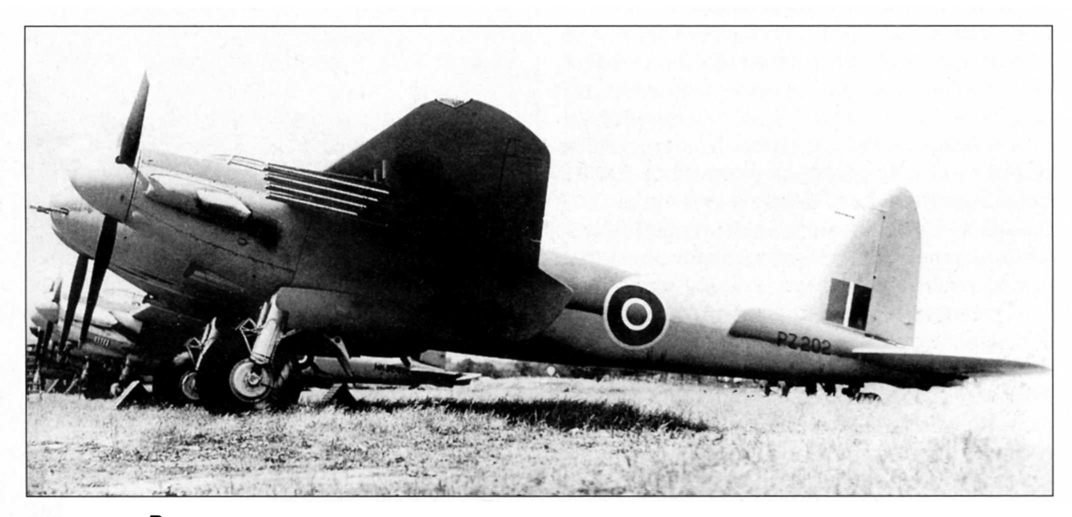
висела на одном ушке и каждую минуту могла сорваться. Наконец, нашелся «сорви-голова», обезвредивший бомбу.

Осенью 1944 г. в небе над Германией стали нередкими встречи с реактивными истребителями противника. Впрочем, пилоты «Москито», по их словам, не слишком опасались этих контактов, поскольку их машина была куда более маневренной. Внезапность атаки в большинстве случаев исключала «Моника» — станция предупреждения об излучении. За октябрь четыре эскадрильи «Москито»-бомбардировщиков из состава Легких Ночных Ударных Сил выполнили 806 боевых самолето-вылетов и потеряли лишь 11 машин. Считается, что почти все они были сбиты зенитной артиллерией. В том же месяце впервые приняли участие в боевых действиях самолеты В.25 канадского производства.

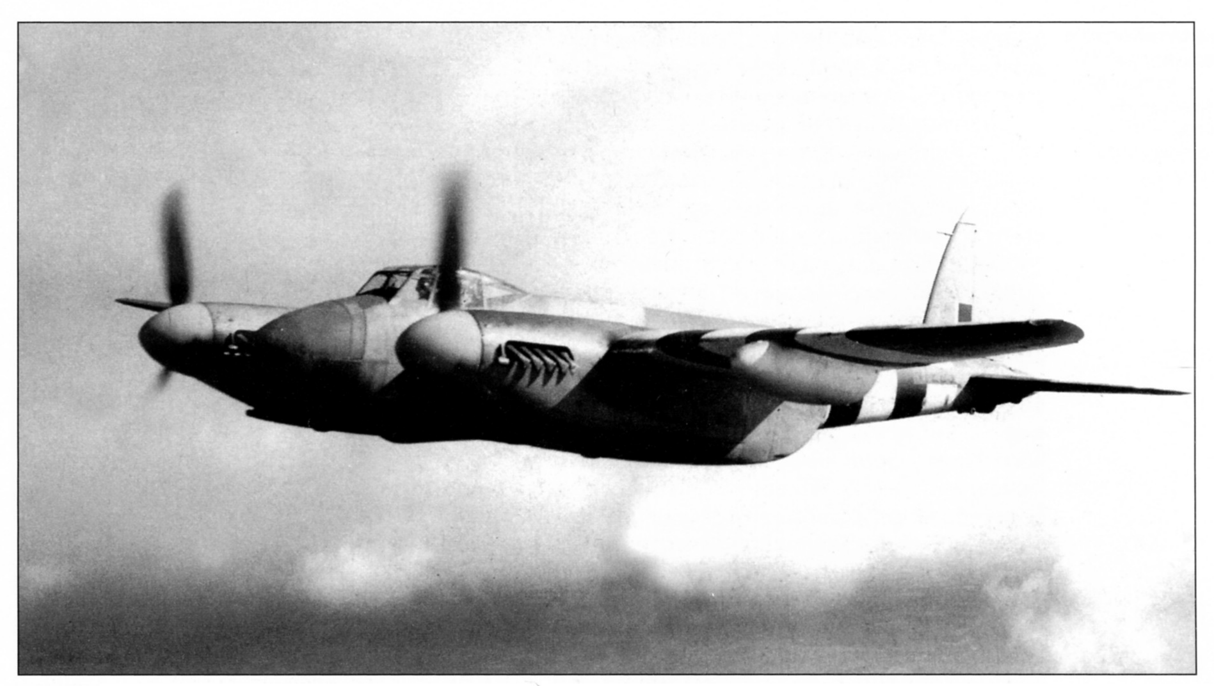
С ноября эскадрильи «Москито» вновь вернулись к тактике дневных массированных налетов. На этот раз на всем протяжении маршрута их прикрывали истребители Р-51 «Мустанг». 30 ноября в качестве цели для «мосси» был выбран нефтеперерабатывающий завод в пригороде Дуисбурга. Четыре эскадрильи (128, 571, 608 и 692-я) сумели выделить всего 20 исправных «Москито». Объект атаки оказался закрытым сплошной облачностью, поэтому лидер сбросил особые ориентирно-сигнальные бомбы TI. Они повисли на парашютах выше верхней кромки облаков. Остальные самолеты прицеливались уже по ярким факелам зеленых «индикаторов цели». Последними выполняли бомбометание экипажи 128-й эскадрильи. Разворачиваясь домой, они могли наблюдать огромный столб черного дыма, поднявшийся до высоты 3000 м. Это убедительно свидетельствовало об успешности удара.

В декабре 1944 г. — январе 1945 г. приступили к выполнению боевых задач две последние эскадрильи «Москито»-бомбардировщиков: 16-я и 163-я. Пополнение оказалось весьма кстати, поскольку в начале января союзники попали в очень сложную ситуацию из-за внезапного наступления группировки фон Рундштедта в Арденнах. Основные усилия бомбардировщиков «Москито» английское командование решило нацелить на железнодорожные и автомобильные туннели. Здесь же «орудовали» и истребители-бомбардировщики из 100-й группы. Несмотря на плотный огонь зениток, «Москито»-бомберы сумели «закатить» бомбы непосредственно внутрь туннелей у Майена и Шевена. В некоторых случаях удалось завалить входы в туннели оползнями, вызванными взрывами бомб. Снабжение немецких войск оказалось изрядно расстроено.

С первых дней 1945 г. эскадрильи «Москито» организовали настоящее авиационное наступление на Берлин. За четыре месяца ими было выполнено 3988 самолето-вылетов, в 3766 из них удары наносились по основной цели — столице Рейха. Боевые потери составили всего 14 машин — менее 0,4 %. Крупнейший налет состоялся в ночь на 2 февраля. В нем принял участие 91 «Москито». Не-



Реактивные снаряды вследствие значительного рассеяния старались применять по площадным или относительно крупноразмерным целям (кораблям, артиллерийским батареям, колоннам на марше и т.п.)



Пушка крупного (для авиации) калибра 57 мм, с одной стороны, обеспечивала нанесение серьезного ущерба слабо защищенным целям, а с другой — обладала невысокой скорострельностью и сильной отдачей. Кроме того, минимальная дальность стрельбы ограничивалась условиями безопасности носителя

Экипаж «интрудера» перед вылетом на боевое задание уточняет детали полета

многим меньшие наряды были выделены в ночь на 5 марта (76 бомбардировщиков плюс 9 самолетов-осветителей), 9 марта (81 плюс 5) и 11 марта (80 плюс 7). До 21 апреля, когда английская авиация прекратила атаки Берлина, «Москито» из 8-й группы сбросили на столицу Рейха 4470 тонн бомб, в том числе 1459 «куки». Рейды «Москито» на столицу погибавшего под ударами союзников Третьего рейха способствовали окончательной дезорганизации его экономики.

Интересные факты привели руководители фирм «Симменс-Шукерт» и «Хальске», чьи предприятия размещались в «большом Берлине». Как выяснилось, основной ущерб наносился вовсе не в результате разрушения зданий, уничтожения оборудования и т.п., что, впрочем, тоже не следует сбрасывать со счетов. Главные неприятности доставляли дневные воздушные тревоги, на период которых полностью прекращался производственный процесс, а персонал выводился в бомбоубежища. Кроме того, рабочие, проживавшие в подвергнутых бомбардировке районах, отпускались после окончания налета домой (поскольку связь в городе практически не работала). По этим причинам в январе — апреле 1945 г. фирма «Симменс-Шукерт» потеряла 1,5 млн, а «Хальске» — не менее 2 млн человеко-часов!

В апреле количество боеготовых «Москито» в эскадрильях Бомбардировочного командования наконец достигло уровня, о котором мечтал вице-маршал авиации Беннет: 203 машины. Правда, лишь около половины из них были построены в Великобритании, а остальные — в Канаде. Последним объектом массированного удара «Москито»-бомбардировщиков оказался Киль. В ночь на 3 мая он был атакован двумя волнами: в первой насчитывалось 63, а во второй — еще 53 «мосси» из восьми эскадрилий. На этом боевой путь «Москито» в Европе фактически завершился.

В составе 8-й группы и Легких Ночных Ударных Сил бомбардировщики «Москито» выполнили 26 255 боевых самолетовылетов. Две трети из них производились, когда другие типы бомбардировщиков не могли подняться в воздух из-за неблагоприятных погодных условий. На свои аэродромы из-за противодействия немцев не вернулось 108 машин, а еще 88 было списано по причине слишком серьезных боевых повреждений. Только за четыре месяца 1945 г. самолеты «Москито» сбросили 8873 т бомб, в том числе 3034 «куки». Единственным недостатком «мосси», отмеченным руководством Бомбардировочного командования в итоговом отчете за годы войны, оказалось то обстоятельство, что *«этих самолетов всегда было слишком мало...»*.

КОЛИЧЕСТВО ПОСТРОЕННЫХ И ПОТЕРЯННЫХ В ХОДЕ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ НОЧНЫХ БОМБАРДИРОВЩИКОВ «МОСКИТО»

Модификация	Начало серийной постройки	Всего построено	Боевые потери[1]
B.IV	апрель 1942 г.	290	38/15
B.IX	апрель 1943 г.	54	6/9
B.XVI	ноябрь 1943 г.	402[2]	39/47
B.XX	август 1943 г.	135[3]	17/10
B.25	июль 1944 г.	273[3]	8/7

Примечания:
1. В числителе — количество самолетов, не вернувшихся после выполнения боевых заданий; в знаменателе — количество самолетов, списанных в боевых подразделениях из-за аварий, катастроф и боевых повреждений.
2. Из них 100 — в 1946 г.
3. Показано количество самолетов, поставленных канадским филиалом фирмы «Де Хевилленд» английским Королевским ВВС.

Против Японии

Первые «Москито», предназначавшиеся для британских ВВС на Дальнем Востоке, прибыли в Индию в апреле — мае 1943 г. Три истребителя NF.II и три истребителя-бомбардировщика FB.VI поступили на вооружение 27-й эскадрильи, которая базировалась на аэродроме Агартала. По конструкции NF.II ничем не отличались от своих собратьев, воевавших против Германии, в то время как истребители-бомбардировщики были слегка модифицированы. В частности, при склеивании фанеры и деревянных деталей применили фенолформальдегидный клей с особыми присадками, обещавшими повысить устойчивость этих материалов к гниению в условиях тропического климата. Специальным представителем фирмы «Де Хевилленд» в строевой части стал инженер Ф.Г. Майерс, задачей которого являлась периодическая проверка состояния пла-



Истребитель-бомбардировщик «Москито» над Бельгией. Задача — отыскать и уничтожить пусковые установки «Фау-1»

нера и винтомоторной группы самолетов. После нескольких десятков полетов в составе 27-й эскадрильи и потери одного из истребителей в результате аварии было признано целесообразным в дальнейшем использовать оставшиеся «мосси» в варианте разведчиков, для чего все машины соответствующим образом переоборудовали, а в августе 1943 г. передали в 681-ю эскадрилью, базировавшуюся в районе Калькутты.

Поздней осенью 1943 г. четыре истребителя-бомбардировщика «Москито» FB.VI получила 47-я эскадрилья, имевшая на вооружении «Бьюфайтеры» Mk.X. Это подразделение носило собственное наименование «Летающие слоны» и базировалось на аэродроме Ялаханка неподалеку от Бангалора. Впрочем, полномасштабное перевооружение не состоялось: совершив всего несколько боевых вылетов, «Москито» были переданы в другие авиачасти уже в феврале 1944 г. Заметим, что на бирманском фронте англичане применяли против японцев множество откровенно устаревших самолетов, таких, как штурмовики Вулти «Вэндженс» и «Бьюфайтеры» ранних модификаций. «Москито» выглядел предпочтительней, и в январе 1944 г. английское Министерство авиации приняло решение перевооружить этой машиной практически все «местные» эскадрильи ударной авиации, воевавшие против японцев. Авиазавод в Карачи получил срочное задание — наладить производство необходимых запасных частей для самолетов компании «Де Хевилленд». 45-я эскадрилья стала первой, сдавшей «Вэндженсы» и пересевшей на «Москито» в феврале 1944 г. И вот тут англичан подстерегал неприятный сюрприз.

В истории советских ВВС был случай, когда из-за дефектов лакокрасочного покрытия в начале лета 1943 г. множество отечественных боевых самолетов с деревянными элементами конструкции оказались небоеспособными накануне сражения на Курской дуге. Что-то подобное пришлось пережить и нашим английским союзникам. После двух-трех месяцев эксплуатации на индийских аэродромах с самолетами «Москито» произошло несколько тяжелых авиационных происшествий. Так, 13 мая 1944 г. австралийский экипаж винг коммандера Х.С. Стума и флайт лейтенанта МакКеррахера, воевавший в составе 45-й эскадрильи, погиб в ходе тренировочного полета из-за разрушения крыла их B.Mk.25 канадской сборки. «Бывает», — решило командование и продолжило перевооружение. На этот раз «мосси» заменили «Вэндженсы» в 82-й и 84-й эскадрильях, но 13 сентября 1944 г. разбился еще один экипаж новенького истребителя-бомбардировщика. На этот раз была установлена причина: разрушение клеевого слоя главного лонжерона. 4 октября еще один «Москито» FB.VI чудом избежал аварии: у него вспучилась в полете передняя кромка одной из консолей, но опытный пилот сквадрон лидер Н.Л. Боурк привел поврежденную машину на аэродром. В ремонтных мастерских (143 Repair and Servicing Unit) ее быстренько почи-

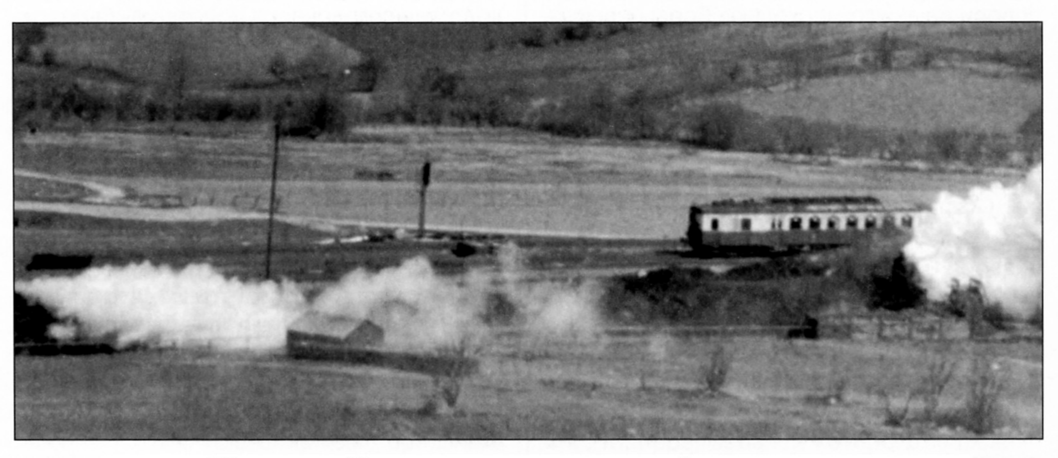
нили, и уже 10 октября при выполнении сдаточного полета... крыло разрушилось полностью, похоронив и самолет, и летчика-испытателя. «Счастливчик» Боурк и его навигатор К. Думас погибли 16 октября 1944 г. на другом «Москито» FB.VI при штурмовке японской колонны. А 20 октября потерпели катастрофы сразу два «Москито» в 45-й и 82-й эскадрильях. Летчики стали роптать.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ САМОЛЕТОВ БОМБАРДИРОВОЧНОГО КОМАНДОВАНИЯ В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Тип самолета	Число боевых вылетов	Число потерянных самолетов	Доставлено бомб, т	Процент потерь
«Стирлинг»	18 440	606	27 821	3,87
«Бленхейм»	12 214	443	3028	3,62
«Вентура»	997	38	726	3,6
«Веллингтон»	47 409	1332	41 823	2,8
«Бостон»	1609	40	952	2,48
«Галифакс»	82 773	1830	224 207	2,28
«Ланкастер»	156 192	3340	608 612	2,13
«Москито»	39 795	254	26 867	0,63

Командир 110-й эскадрильи, только приступившей к переучиванию на «мосси», 6 ноября 1944 г. своим распоряжением приостановил полеты после обнаружения коробления обшивки самолетов. 12 ноября это решение нашло поддержку у командования британских ВВС в Индии, издавшего соответствующую директиву. В результате всем подразделениям «Москито» было запрещено подниматься в воздух впредь до проведения инспекции качества клеевых соединений. Предположительной причиной летных происшествий назывались *«высокая температура и влажность, из-за которых клей потерял связующую способность, что приводило к отставанию верхней обшивки от лонжеронов и ее разрушению»*. Однако ссылка на экстремальные погодные условия, похоже, была предпринята с целью скрыть истинные «корни» неприятностей, а они были связаны с ухудшением качества сборки самолетов на предприятиях-изготовителях. Так, у одной из потерпевших катастрофу машин — истребителя-бомбардировщика с зав. номером HP919 — комиссия обнаружила технологические непроклеи не только в зоне разрушений, но и на других участках крыла и оперения. Этот вывод был опасен, так как «взбунтоваться» и отказаться от выполнения заданий могли экипажи «Москито», воевавшие на других фронтах.

К чести «Де Хевилленд», уже к началу января 1945 г. вопрос о ненадежности «Москито» был снят с повестки дня, для чего специалистам компании пришлось произвести сотни осмотров и в десятках случаев прибегнуть к профилактическим мерам по укреплению обшивки крыла ма-



Обстрелу с «Москито» подвергся немецкий дизель-поезд



«Москито», вооруженный реактивными снарядами, пересекает Ла-Манш

шин. Известно, что многие изготовленные «мосси» впоследствии летали до начала 50-х годов в боевых подразделениях, а отдельные самолеты, которым было суждено избежать сдачи на слом, летали без проблем и в 60-е, и в 70-е годы минувшего века, не требуя радикальных переделок и капитальных ремонтов. Уцелел до наших дней и первый прототип «Москито», выполнивший сотни полетов.

Любопытным результатом эпопеи с качеством клеевых соединений «Москито» стало принятое в январе 1945 г. решение об отказе от камуфляжного покрытия для машин, воевавших на Дальневосточном театре. Взамен самолеты получили серебристую окраску на основе использования алюминиевой пудры. Хорошие отражательные свойства «серебрянки» способствовали уменьшению средней температуры внутри крыла примерно на 15º. Что касается скрытности и малозаметности боевых машин, то роль этих факторов в условиях тотального превосходства англо-американских союзников перестала быть важной и вполне могла быть принесена в жертву обеспечению надежности. Неспешное перевооружение на «Москито» возобновилось: в феврале 1945 г. их получила 89-я эскадрилья, в марте полностью закончила переучивание и получила новую технику 84-я, с июня истребители-бомбардировщики FB.VI появились и в 211-й эскадрилье. Впрочем, ни одно из трех упомянутых подразделений в боевых действиях участия так и не приняло.

Зато 45-я эскадрилья продолжала опасную работу. Порой на долю ее экипажей выпадало выполнение экзотических заданий, подобных описанному уорент-офицером Беном Вэлшем: *«10 февраля четыре наших экипажа вылетели для сбрасывания контейнеров «Парафэкс» (мы их называли «законсервированная война») на участок восточного берега реки Айрадэдди. В контейнерах имелось снаряжение, имитировавшее взрывы ручных гранат, минометных мин, трескотню пулеметов и винтовочный огонь, причем начало всей какофонии можно было отложить на один или два часа после сбрасывания контейнера. «Шумовое оформление» должно было отвлекать внимание противника от реальных угроз и способствовать продвижению наземных частей на других участках. В тот раз у нашего HR567 произошел полный отказ электрооборудования еще на этапе полета к цели, мы вынуждены были сбросить «Парафэксы» и вернуться, главным образом из-за полной потери радиосвязи.*

Само собой, отсутствие луны, каких-либо заметных ориентиров вроде широких разлившихся рек и все усиливавшаяся облачность затрудняли решение навигационных задач, к тому же и топливо стало

подходить к концу. Мы уже стали подумывать о том, не покинуть ли нам несчастный «Москито» с парашютами, как вдруг заметили огни какой-то очень короткой взлетно-посадочной полосы и немедленно совершили на нее вынужденную посадку (по ветру, как выяснилось). Освещенная полоса быстро закончилась, далее «Москито» влетел в обломки сгоревшего на земле транспортного самолета DC-3 и в конце концов остановился, получив тяжелые повреждения. Выбравшись из разбитой машины, мы с удивлением обнаружили, что «Парафэксы» по-прежнему висели на держателях, и их содержимое с минуты на минуту могло самопроизвольно «запуститься».

Передовая площадка, на которую мы приземлились, называлась Онбаук и находилась почти в полном окружении групп японцев, которые почти каждую ночь обстреливали ее из минометов и пулеметов. Как только рассвело, мы постарались убраться из этого опасного местечка на автомобиле и вскоре вернулись на свою базу».

Как ни странно, сильно поврежденный «Москито» был восстановлен ремонтным подразделением, и 4 апреля 1945 г. уорент-офицеры Вэлш и Осборн вылетели на нем на свое сороковое боевое задание. Совершив дозаправку на передовой площадке, они снова поднялись в воздух и направились к крупному японскому аэродрому Сази. После почти двухчасового полета они сбросили две фугасных и две зажигательных 227-кг бомбы на запасную цель, поскольку в сумерках не смогли обнаружить посадочных огней на полосе Сази. Далее все повторилось: трехчасовые блуждания почти в полной темноте безлунной ночи, отсутствие радиосвязи и напряженное ожидание отказа моторов, у которых вот-вот должно было закончиться топливо. В последний момент навигатор *«поймал волну»* радиостанции аэродрома Монива, до которого «Москито» долетел практически на последних каплях бензина. Опять посадка на плохо освещенную полосу, вновь выкатывание за ее пределы. На этот раз «мосси» на пробеге налетел на позицию зенитного орудия и был полностью разбит, однако экипаж отделался царапинами.

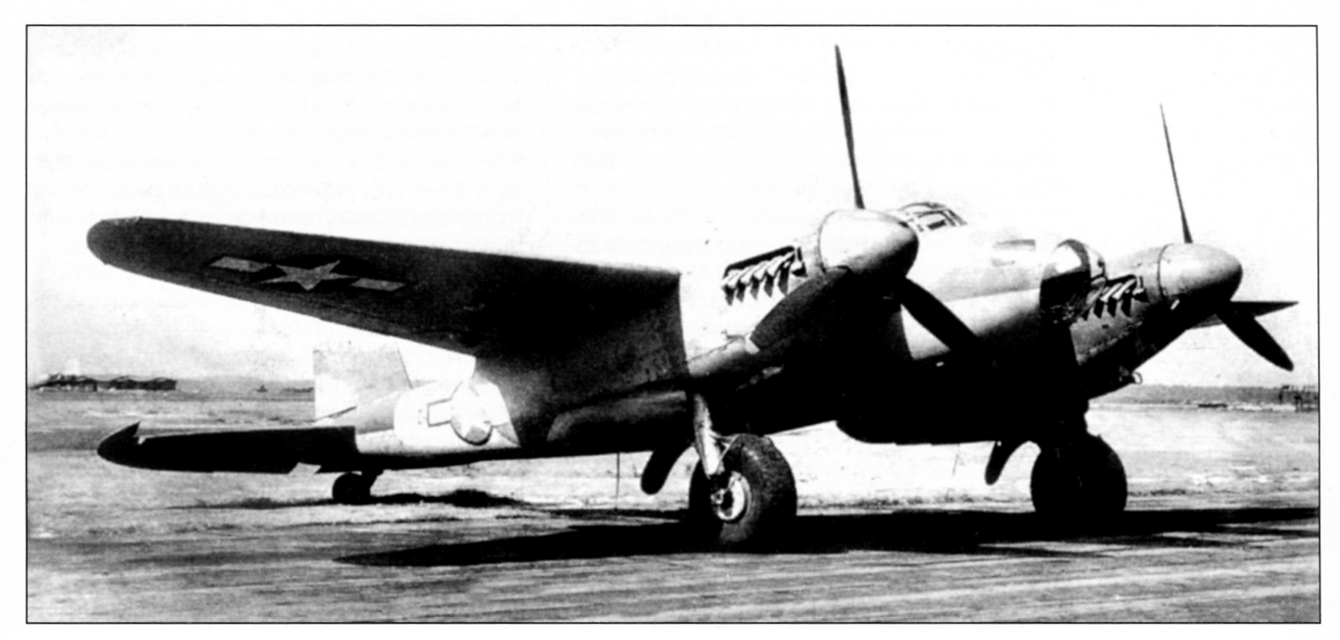
Любопытно, что 110-я эскадрилья, перевооружившаяся на истребители-бомбардировщики «Москито» в Индии, в далеком 1939 г. летала на «Бленхеймах» Mk.IV и в числе первых английских авиационных подразделений сбросила бомбы на немецкие позиции. Именно ей довелось нанести и последний бомбовый удар, на этот раз по японским войскам. 20 августа 1945 г. восьмерка «Москито» FB.VI отбомбилась по отказавшейся сдаваться группе «настоящих самураев» в населенном пункте Тикедо. Это был последний боевой вылет британских ВВС во Второй мировой войне.

В конце 1945 г. 47, 82, 84 и 110-й эскадрильи, базировавшиеся на острове Борнео, приняли участие в нанесении ударов по индонезийским сепаратистам на островах Голландской Восточной Индии. Вновь у истребителей-бомбардировщиков FB.VI выявились дефекты склейки крыла, и они должны были на определенное время прекратить боевые вылеты. Возвращалось время цельнометаллических машин «мирного периода», не столь чувствительных к сложному климату Юго-Восточной Азии.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ДИНАМИКА ЧИСЛЕННОСТИ И ПОТЕРЬ БОМБАРДИРОВЩИКОВ «МОСКИТО» И ДРУГИХ САМОЛЕТОВ БОМБАРДИРОВОЧНОГО КОМАНДОВАНИЯ

Год	Характеристика	«Москито»	Другие типы	Доля «Москито»
1942	Боеспособно на 1 января	5	923	0,54 %
	Списано за год	30	1759	1,7 %
	Процент потерь	600[1]	190	
1943	Боеспособно на 1 января	34	848	4,0 %
	Списано за год	62	2761	2,25 %
	Процент потерь	182	325	
1944	Боеспособно на 1 января	116	977	11,9 %
	Списано за год	223	3015	7,0 %
	Процент потерь	193	308	

Примечание. 1. Высокий процент потерь обусловлен малым количеством бомбардировщиков в боевых подразделениях на начало расчетного периода.



В ВВС армии США разведывательные самолеты «Москито» канадской постройки получили обозначение F-8

«Москито» PR.Mk.XVI заводской номер NS519 был передан в состав 8-х ВВС США и использовался для постановки помех, летая в боевых порядках 25-й бомбардировочной группы

«Москито» на иностранной службе

Как уже отмечалось выше, основными зарубежными «потребителями» «Москито» в годы Второй мировой войны были ВВС США, Канады и Австралии.

В составе американских ВВС эксплуатировались преимущественно разведывательные варианты «мосси». Они заметно превосходили по дальности полета и потолку современные им варианты разведчика F-5 «Лайтнинг». Кроме того, в фюзеляже «Москито» легко размещались фотоаппараты с фокусным расстоянием 915 мм, которые невозможно было «упрятать» в носовом отсеке американской машины. В соответствии с первоначальной договоренностью USAAF рассчитывали получить 120 «мосси», из них 90 — канадского производства.

Одной из первых в феврале 1944 г. самолеты PR.XVI получила эскадрилья разведчиков погоды 802-й разведывательной группы 8-х ВВС США, базировавшихся в Англии. Машины слегка переоборудовали, установив американские приборы, радиостанцию и радиовысотомер. Метеоразведку в районе цели эскадрилья (позднее ставшая 653-й бомбардировочной) производила за 10–15 минут до подхода бомбардировщиков. Один из самолетов метеоэскадрильи по недоразумению был сбит «Мустангом», после чего у всех оставшихся хвостовое оперение окрасили в ярко-красный цвет.

В составе 654-й эскадрильи, выполнявшей ночные разведывательные полеты над Германией, имелось 12 «Москито» PR.XVI с радиолокаторами H2X, смонтированными в носовой части фюзеляжа. Одиннадцать машин получили американские ночные фотоаппараты К-19В и небольшой бомбоотсек для подвески семи авиабомб-«фотовспышек» М-46.

Еще 12 фоторазведчиков PR.XVI в 25-й бомбардировочной группе 8-х ВВС переоборудовали в постановщики помех. Эти машины несли в бомбоотсеке два деревянных контейнера с обрезками металлизированной ленты — всего 270 кг «ослепляющего» вражеские РЛС материала. Четверка совершенно черных «Москито» из 492-й бомбардировочной группы име-

Группа австралийских истребителей-бомбардировщиков FB.Mk.40 на заводском аэродроме Мельбурна



ла вовсе уникальную задачу. В ходе операции «Рэд Стокинг» с использованием этих машин осуществлялся прием радиодонесений от агентов Управления Стратегических Служб, которые работали на территории противника. В бомбоотсеке самолетов оборудовалось место для радиооператора, устанавливалась соответствующая аппаратура, в том числе магнитофон, считавшийся в те годы диковинкой.

Самолеты F-8, полученные из Канады (всего 34 единицы), американцы использовали только в качестве учебных, поскольку их летно-технические данные в 1944 г. уже не соответствовали требованиям времени. И все же 16 таких машин включили в состав 25-й бомбардировочной группы для тренировки летного состава и экономии моторесурса немногочисленных PR.XVI.

Единственным американским истребительным подразделением, вооруженным самолетами «Москито», являлась 416-я ночная эскадрилья. Дислоцированная в Италии, она летала на машинах модификации NF.30. Впервые истребители «Москито» с американскими опознавательными знаками приняли участие в боевых действиях в ночь на 18 декабря 1944 г., но уже в июне 1945 г. эскадрилья сменила их на P-61 «Блек Уидоу».

Канада и Австралия, в то время самоуправляемые доминионы Великобритании, располагали собственными ВВС (соответственно RCAF и RAAF). «Заморские» компоненты этих ВВС принимали участие в боевых действиях против Германии и ее союзников. Самолетами «Москито» были вооружены канадское авиакрыло истребителей-бомбардировщиков, австралийская эскадрилья ночных истребителей и эскадрилья истребителей-бомбардировщиков в составе 2-х тактических ВВС Великобритании. Кроме того, большое количество канадских и австралийских авиаторов сражались в собственно английских Королевских ВВС, в том числе и на «Москито».

Австралийские «мосси» как местной постройки, так и доставленные из метрополии, приняли участие в вооруженной борьбе против Японии. Впрочем, об их боевом применении известно очень немного. Гораздо шире освещены действия на Дальнем Востоке эскадрилий RAF, вооруженных истребителями, истребителями-бомбардировщиками и разведчиками «Москито». Впоследствии часть этих са-



«Москито» NF.Mk.XII с «наперсточным» носовым коком из 307-й польской эскадрильи

молетов была передана ВВС Новой Зеландии и Бирмы.

На заключительном этапе войны в Европе разведчиками «Москито» PR.IX и PR.XVI располагала 60-я эскадрилья южноафриканских ВВС (SAAF — South African Air Force). После окончания боевых действий подразделение вернулось на родину, где приняло участие в сплошном фотографировании территории страны по заданию картографического ведомства.

В 1948 г. значительную часть уцелевших канадских «мосси» закупило гоминьдановское правительство Китая. Всего в эту страну отправилось не менее 129 истребителей-бомбардировщиков FB.26, бомбардировщик B.25 и около 70 тренировочных T.27 и T.29 (в их число входили и дополнительно переоборудованные из FB.26 по заказу китайцев). В Китай выехала группа канадских инструкторов для облета машин после сборки и обучения местных пилотов. Интересно, что китайские летчики, привыкшие к американским самолетам с носовым колесом, невысоко оценили «Москито». К тому же и качество сборки далеко не новых машин после перевозки морем оставляло желать лучшего. Один из инструкторов вспоминал, как однажды сразу после взлета на «свежесобранном» китайскими специалистами «мосси» оторвался один из люков, закрывавших пушечный отсек. После вынужденной посадки он с ужасом обнаружил, что и бронезаголовник на этом FB.26 также не был закреплен. *«В случае грубого касания полосы он, скорее всего, оторвался бы и снес мне голову»,* — заявил обескураженный летчик. Недаром из 181 собранного и 152 облетанных «мосси» китайцы за короткое время (к моменту эвакуации правительства Чан Кайши на Формозу) потеряли в авариях и катастрофах не менее 60 машин. Канадские «Москито» не спасли гоминьдановцев от поражения.

В послевоенной Европе «Москито» поступил на вооружение ВВС Бельгии (7 учебных T.III, два истребителя-бомбардировщика FB.VI и 24 ночных истребителя NF.30), Чехословакии (19 FB.VI, переименованных в B/LB.36), Франции (57 FB.VI, 29 фоторазведчиков PR.XVI и PR.34, 23 NF.30), Норвегии (18 FB.VI и три T.III), Швеции (60 NF.XIX, переименованных в J30) и Югославии (несколько T.III, 46 FB.VI и 60 NF.38). Из неевропейских стран «мосси» получили Турция (137 FB.VI и T.III), Израиль (до сотни машин, в том числе 50 бывших «французских» FB.VI, 5 PR.XVI и 13 авианосных TR.33, принадлежавших прежде английским ВМС) и Доминиканская Республика (5 FB.VI и несколько экс-канадских T.27).

ПОТЕРИ НЕКОТОРЫХ СОЕДИНЕНИЙ «МОСКИТО» В 1945 г.

Соединение	январь	февраль	март	апрель	май
100-я группа	3	3	4	2	–
«Интрудеры» из 418-й и 605-й эскадрилий	2/2	11/1	2/1	1	–
Береговое командование	4/1	–/1	11	11	3
2-е тактические ВВС	5/3	20/3	8	13/3	–

Примечание. В числителе — не вернулись на свои аэродромы, в знаменателе — списаны из-за боевых повреждений.

В Советском Союзе побывало несколько «Москито». Ранее уже упоминалось, что фоторазведчики периодически базировались на северных аэродромах Кольского полуострова, отслеживая активность германских Люфтваффе в Норвегии. Большой интерес у англичан вызывал также и «страшила» английского флота — немецкий линкор «Тирпиц». В 1944–1945 гг. с использованием «Москито» была налажена курьерская связь между правительствами СССР и Великобритании. Иногда с «почтовыми» самолетами небезопасные полеты над вражеской территорией совершали и живые «посылки». Один из пилотов, летавший на этой «курьерской линии», вполне серьезно утверждал, что однажды в бомболюке его «Москито» в Англию тайно (!) отправился... маршал Тимошенко.

Поближе познакомиться с выдающейся машиной советские авиационные специалисты смогли весной 1944 г., когда английское руководство решило удовлетворить неоднократные пожелания русских получить образец самолета для изучения. Не исключалась и возможность поставок



Бомбардировщик «Москито» B.Mk.IV заводской номер DK296 проходил испытания в ЛИИ НКАП весной 1944 г. Машина была не новой, выпуска лета 1942 г., с моторами «Мерлин» 21



В девятом полете переданный в СССР «Москито» потерпел аварию по вине пилота, не сумевшего выдержать направление на пробеге, и после этого инцидента не восстанавливался



Истребитель-бомбардировщик «Москито» FB.Mk.VI доминиканских ВВС

по ленд-лизу, хотя английское Министерство авиации уверяло, что, мол, «мосси» нам самим не хватает.

Испытания «Москито» B.Mk.IV производились в летно-испытательном институте (ЛИИ) НКАП в период с 25 апреля по 15 мая 1944 г. Англичане передали Советскому Союзу самолет заводской номер DK296 с моторами «Мерлин» 21, построенный летом 1942 г., т.е. довольно потрепанный. Как удалось установить, эта машина еще 21 июня 1942 г. вошла в состав английской 105-й эскадрильи и получила бортовой код GB-G. Самолет выполнил 15 успешных боевых вылетов (два из них в составе 139-й эскадрильи). 28 августа 1942 г. он был сдан для ремонта и переоборудования в 10-е авиамастерские (10 MTU). До передачи в СССР самолет использовался, по-видимому, в качестве почтового или курьерского, поскольку внутри бомбоотсека имелись два топливных бака емкостью 550 л, а управление створками люка было демонтировано. Оборонительное вооружение отсутствовало, как и на всех бомбардировщиках «Москито». Не было ни радиолокатора, ни фотоаппарата.

В Советском Союзе на DK296 летали ведущий летчик Н.С. Рыбко, генералы П.Я. Федрови и А.И. Кабанов, ведущим инженером был В.С. Панкратов. В ходе испытаний заявленные фирмой тактико-технические данные в основном подтвердились. У земли машина с взлетной массой 8850 кг показала максимальную



В составе послевоенных норвежских ВВС (33-я эскадрилья) служили ночные истребители «Москито» NF.Mk.XIX

скорость 467 км/ч (при работе двигателей на пятиминутном военном режиме — 503 км/ч), на первой границе высотности — 538 (557) км/ч, а на второй — 565 (580) км/ч. Испытатели ЛИИ считали, что вследствие длительной эксплуатации скорость DK296 уменьшилась примерно на 10 км/ч.

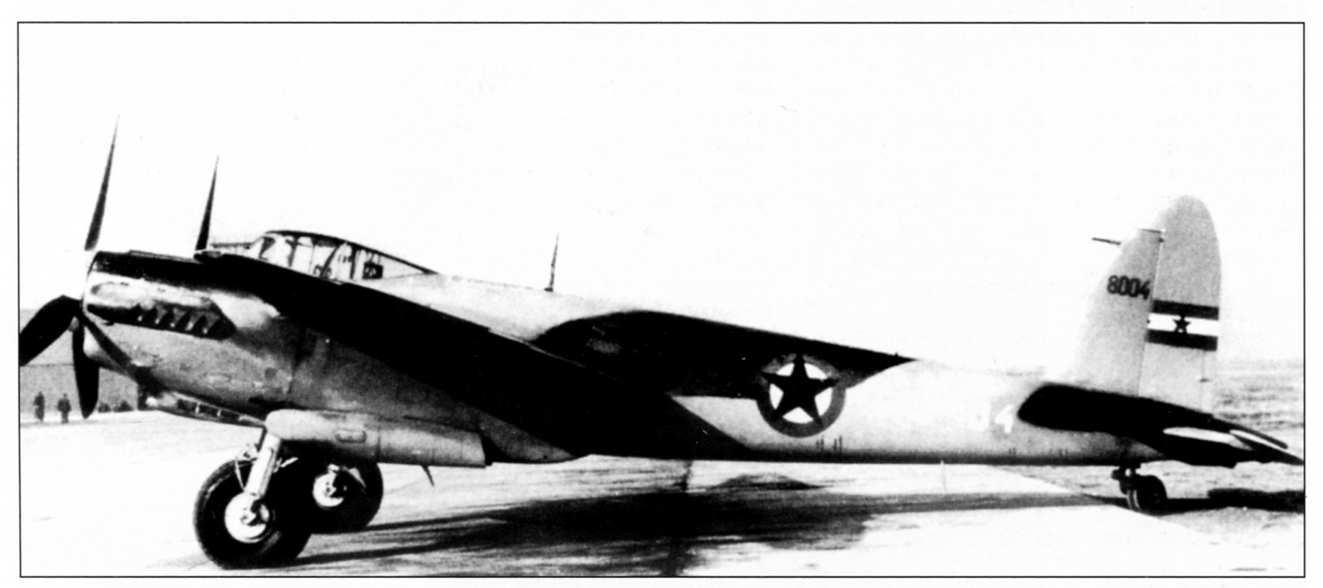
В заключении по испытаниям было записано: *«По комплексу летно-технических характеристик при работе моторов на номинальном режиме представленный вариант «Москито» примерно равен советскому Ту-2 с той разницей, что последний имеет мощное оборонительное вооружение и обладает способностью нести втрое больший бомбовый груз».* Такая оценка не совсем справедлива. К 1944 г. современные варианты бомбардировщика «Москито» летали гораздо быстрее серийных Ту-2, к тому же на больших высотах, а нормальная бомбовая нагрузка этих двух машин была примерно одинаковой.



«Москито» F.Mk.II из 33-й норвежской эскадрильи в 1943 г.

Долгое время в послевоенный период дорожившие традициями англичане на всевозможных авиационных парадах с гордостью демонстрировали свои «Ланкастеры», «Москито» и «Спитфайры»

Французские авиаторы, участвовавшие в программе испытаний первых образцов авиационных ракет. Носителем экспериментального аппарата был «Москито»



Спустя непродолжительное время после завершения Второй мировой войны югославский лидер Иосип Броз Тито рассорился с Иосифом Сталиным. Для пополнения югославских ВВС пришлось закупить уже изрядно устаревшие «Москито» NF.Mk.38, от которых отказались сами англичане



Еще одним потребителем «Мосси» в послевоенный период оказались ВВС Израиля, которые приобрели около сотни машин

Пилотов ЛИИ приятно удивила та легкость, с какой «Москито» летел на одном моторе. Выяснилось, что на нем можно выполнять глубокие развороты с креном в сторону выключенного двигателя. Вообще управляемость «англичанина» получила высокую оценку. А вот с устойчивостью дело обстояло иначе. Оказалось, что бомбардировщик неустойчив в продольном отношении, а поперечная и путевая устойчивость его, по меркам ЛИИ, была недостаточна. Это делало полет в сложных метеоусловиях при отсутствии видимости земли опасным. Посадка оказалась сравнительно несложной, но на пробеге машина имела склонность к энергичному развороту. Словом, «Москито» требовал летчиков высокого класса, а в период войны их подготовка — исключительно сложная проблема.

Зато с точки зрения эксплуатационных удобств машина оказалась выше всяких похвал. Хороший доступ к основным агрегатам, простота замены мотора, продуманная и надежная бензо- и маслосистема, обилие автоматов, облегчавших работу экипажа в полете, — обо всем этом наши специалисты писали с заметной завистью.

В целом мнение о «Москито» у испытателей ЛИИ составилось неплохое. Однако 15 мая в девятом полете машина потерпела аварию (по вине пилота, не сумевшего выдержать направление на пробеге) и после этого инцидента не восстанавливалась. В «заключении» по испытаниям было высказано предложение о необходимости оценить более современные варианты машины с высотными моторами «Мерлин» 61 (72). Однако получить такие самолеты не удалось.

Да и цель-то испытаний в ЛИИ была несколько своеобразной. По некоторым сведениям, прорабатывалась возможность организации лицензионного производства «Москито» в СССР. Одним из важнейших факторов в пользу этой идеи, помимо высоких летных данных DH.98, была цельнодеревянная конструкция, широко распространенная в тот период у нас в стране. Но «Федот», как говорится, оказался не тот. Английская технология изготовления крыла, и особенно фюзеляжа, оказалась неприемлемой для советских авиазаводов. В стране отсутствовала бальза, не было и моторов, подобных «Мерлину». Поэтому от производства «Москито» в СССР пришлось отказаться.

Концепция «Москито» оказала огромное влияние на самолетостроителей многих стран. Так, выпускавшиеся в Германии многоцелевые самолеты Me 210 и Me 410 с некоторой натяжкой можно считать немецкими «Москито» (и сами немцы так считали), хотя отличий в конструкции и идеологии этих двух машин предоста-

Даже в 1990 г. один из уцелевших «Москито» T.Mk.III был способен подняться в небо



Бомбардировщик «Москито» B.Mk.XX в музее канадских ВВС в Торонто



В музее английских Королевских ВВС экспонируется «Москито» T.Mk.III, который немного небрежно «преобразован» к облику, воспроизводящему FB.Mk.VI. Зато в Салисбери Холле сохранены прототип «мосси» и бомбардировщик B.Mk.35

точно. Существовал вариант «советского «Москито» (между прочим, именно так он назывался в официальных документах ОКБ и в переписке с НКАП и командованием ВВС). Мясищевский Пе-2И во многом был ближе к «мессерам», чем к английскому «прототипу». Эта машина, как и немецкие, была не деревянной, а цельнометаллической, и аналогии, к которым апеллировали их создатели, касались скорее других отличительных особенностей «мосси», в частности, высокой скорости полета. Ни немецкий, ни советский вариант не сумел добиться даже небольшой толики той славы, которая сопровождала «деревянное чудо» на протяжении всего периода активной службы — вплоть до 1955 г.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ОСНОВНЫХ МОДИФИКАЦИЙ САМОЛЕТА «МОСКИТО»

Характеристика	Модификация самолета				
	NF.II	B.IV серии ii	FB.VI	NF.XV	PR.XVI
Назначение	ночной истребитель	бомбардировщик	истребитель-бомбардировщик	высотный истребитель	разведчик
Экипаж	2	2	2	2	2
Моторы «Мерлин» модификации	21	21	25	61	72
Мощность у земли, л.с.	1280	1280	1620		1290
Мощность номинальная, л.с. на высоте, м	1480 3740	1480 3740	1640 610		1680 6800
Длина, м	12,45	12,43	12,45		12,35
Размах крыла, м	16,51	16,51	16,51		16,51
Площадь крыла, м^2	42,18	42,18	42,18		42,18
Высота по концу лопасти, м	4,65	4,65	4,65		4,65
Масса пустого, кг	6060	6262	6500		6580

Характеристика	Модификация самолета				
	NF.II	B.IV серии ii	FB.VI	NF.XV	PR.XVI
Назначение	**ночной истребитель**	**бомбардировщик**	**истребитель-бомбардировщик**	**высотный истребитель**	**разведчик**
Масса взлетная нормальная, кг	8040	9316	8850		9950
Максимальная скорость, км/ч на высоте, м	608 6200	618 6700	608 4050		656 7500
Потолок, м	10 800	10 400	7950	13 700	11 800
Дальность полета, км	2450	2570	1800		3800
Вооружение: стрелково-пушечное	4×20 мм 4×7,71 мм	–	4×20 мм 4×7,71 мм	4×7,71 мм	–
бомбардировочное, кг ракетное	– –	908 –	908 8×114 мм	– –	– –

Характеристика	Модификация самолета			
	FB.XVIII	NF.XIX	TR.33	B.35
Назначение	**ночной истребитель**	**ночной истребитель**	**торпедоносец-разведчик**	**бомбардировщик**
Экипаж	2	2	2	2
Моторы «Мерлин» модификации	25	25	25	114
Мощность у земли, л.с.	1620	1620	1620	1300
Мощность номинальная, л.с. на высоте, м	1640 610	1640 610	1640 610	1710 7500
Длина, м	12,45	12,45	12,88	12,5
Размах крыла, м	16,51	16,51	16,51	16,51
Площадь крыла, м^2	42,18	42,18	42,18	42,18
Высота по концу лопасти, м	4,65	4,65	4,69	4,65
Масса пустого, кг	6700	6630	6740	6240
Масса взлетная нормальная, кг	9660	9340	9530	11 200
Максимальная скорость, км/ч на высоте, м	603 4000	608 4000	621 4100	683 9200
Потолок, м	7600	7800	7850	11 300
Дальность полета, км	1700	1960	1500	2560
Вооружение: стрелково-пушечное	1×57 мм 4×7,71 мм	4×20 мм	4×20 мм	–
бомбардировочное, кг	454	–	1362 или торпеда	1816
ракетное	8×114 мм	–	–	–

Приложение

Сообщение из Лондона о самолетах «Москито»

В настоящий момент располагаем следующими сведениями по «Москито», которые получены на основании посещения сборочного завода Дэ Хавиланд и бывшей мебельной фабрики, где теперь изготовляются крылья, рули и фюзеляжи для этого самолета.

Установлено, что для изготовления фюзеляжей «Москито» применяется только один вид «Болса» (BOLSA), которое ввозится сюда только из Южной Америки. До сего времени не было замечено, чтобы «Болсу» применяли для других самолетов, но по имеющимся сведениям эти же фирмы сейчас строят одномоторный одноместный истребитель с мотором Мерлин 61 по точному подобию «Москито». «Болса» — легкое пористое дерево, легко уплотняется и хорошо пропитывается клеями. В результате уплотнения «Болсы» между двумя покрытиями фанеры с применением бакелитового клея получается достаточно прочная конструкция, хорошо работающая на кручение и изгиб с очень ограниченным применением силовых элементов, как разных шпангоутов и совершенно не требуются стрингеры. По такому методу изготовляется фюзеляж «Москито». Он собирается из двух половин. Половины стыкуются в вертикальной плоскости, в сечении они имеют овальную форму с размером: максимальная ширина 4 фута 5 дюймов, максимальная высота — 5 футов 5,5 дюйма, длина — 34 фута 13/4 дюйма.

Процесс изготовления фюзеляжа следующий:

Деревянную форму, представляющую половину фюзеляжа, покрывают листами фанеры толщиной 3–4 миллиметра. До покрытия фанерой расстанавливаются деревянные шпангоуты, добавочные предусматриваются в конструкции фюзеляжа. Листы фанеры кладутся внахлестку и склеиваются, будучи сострoганы на нет, чтобы избежать выступов. По форме они расправляются при помощи подвешиваемых грузов на эти листы фанеры, затем прибиваются деревянные рейки из канадской березы, таким образом, что они образуют рамную систему. Размеры рамок до момента распределения нагрузок по фюзеляжу имеют разные размеры, так она имеет сравнительно малые размеры в месте максимального изгибающего момента и большие размеры к хвосту. Рамки заполняются кусками «Болсы», причем при заполнении «Болсой» эти куски подгоняются таким образом, чтобы со всех сторон при укладке ее в рамку был бы зазор 2–3 миллиметра, который предусматривается на увеличение размеров ее при уплотнении. Когда закончена укладка «Болсы», все это пропитывается клеем и затем опоясывается поясами шириной 250–300 миллиметров с тендерами для натяга и сверления для свободного выхода излишков клея.

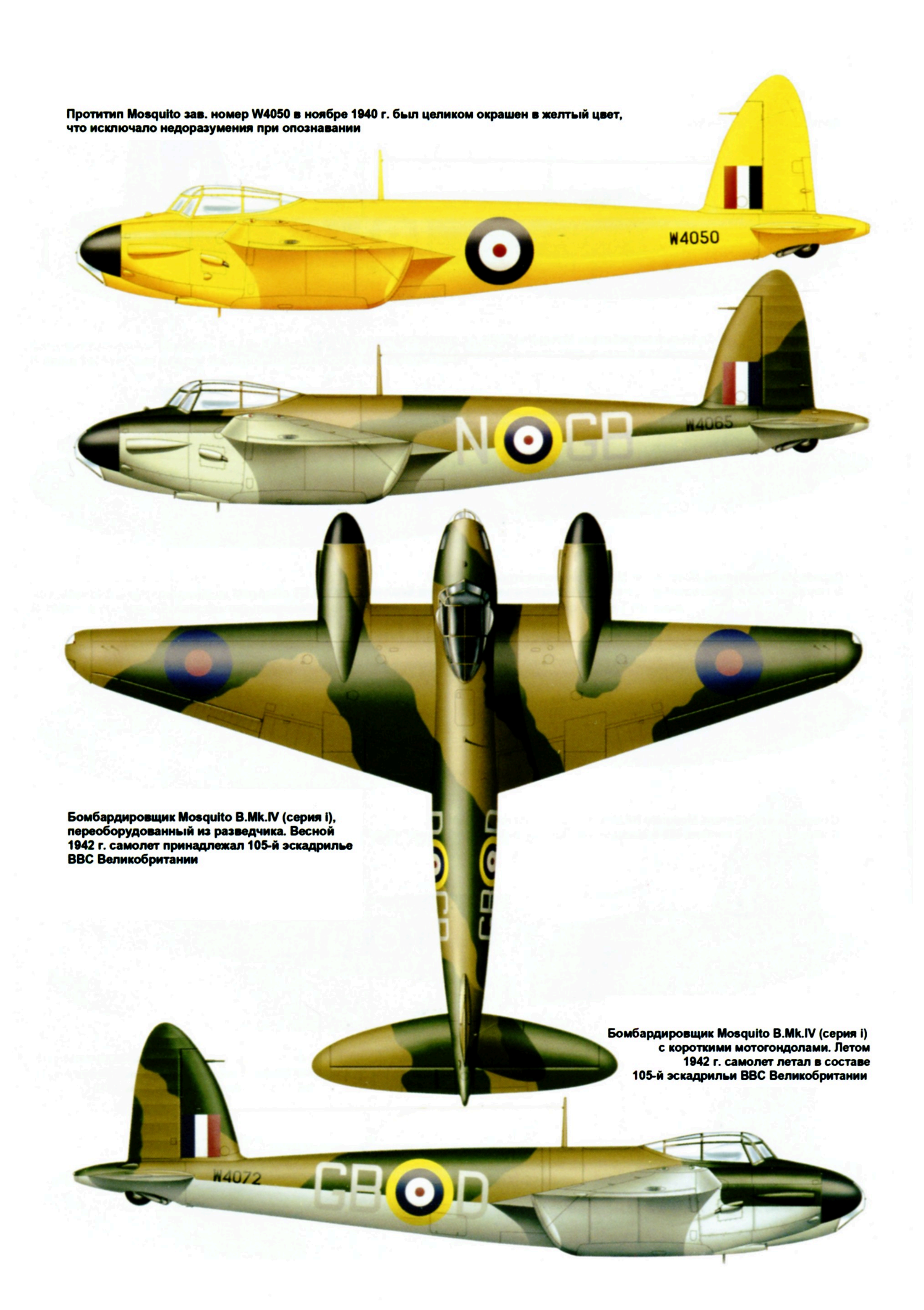
Пояса укладываются один возле другого. Выдержка 12 часов. После этого поверхность зачищается и покрывается верхним слоем фанеры. Для приклеивания верхнего слоя фанеры она намазывается клеем и кладется на намазанные поверхности изготовляющегося фюзеляжа. Для выхода излишков клея на фанере протыкаются шилом дыры. Когда листы уложены, снова опоясывают этими же поясами и выдерживают примерно 8 часов. После этого скорлупа снимается с формы, и она идет в доделку и потом на сборку.

Следующая операция — стыковка двух половин в целый фюзеляж. Это производится после того, как в обоих половинах установлено все оборудование, которое монтируется не от того, что фюзеляж представляет две половины. Монтажные

работы не прекращаются и тогда, когда фюзеляж состыкован и выдерживается в стапеле. Для стыковки двух половин предусматривается на одной половине вверху и внизу клин, а на другой — клиновидные пазы. Как клин, так и пазы промазываются клеем и половинки в раздвижном стапеле соединяются вместе. На места соединений сверху и снизу накладываются планки из фанеры также на клею, и они заподлицо с поверхностями фюзеляжа. После соединения половинок и наложения планок накладывается пояс, и фюзеляж выдерживают примерно двое суток. После того он поступает на обтяжку перкалем и затем в окраску, будучи полностью готовым для сборки самолета. Вес двух половин фюзеляжа без оборудования — 350–360 килограммов. Эти сведения, несомненно, страдают погрешностями, так как они составлены на основании наблюдений и расспросов, и поэтому требуется уточнение.

Будем добиваться получения полного заводского технологического процесса изготовления фюзеляжа и крыльев, конструкции которых также представляют интерес. Имеющиеся образцы клея, применяемого при изготовлении фюзеляжа в застывшем состоянии, и «Болсы» пересылаются.

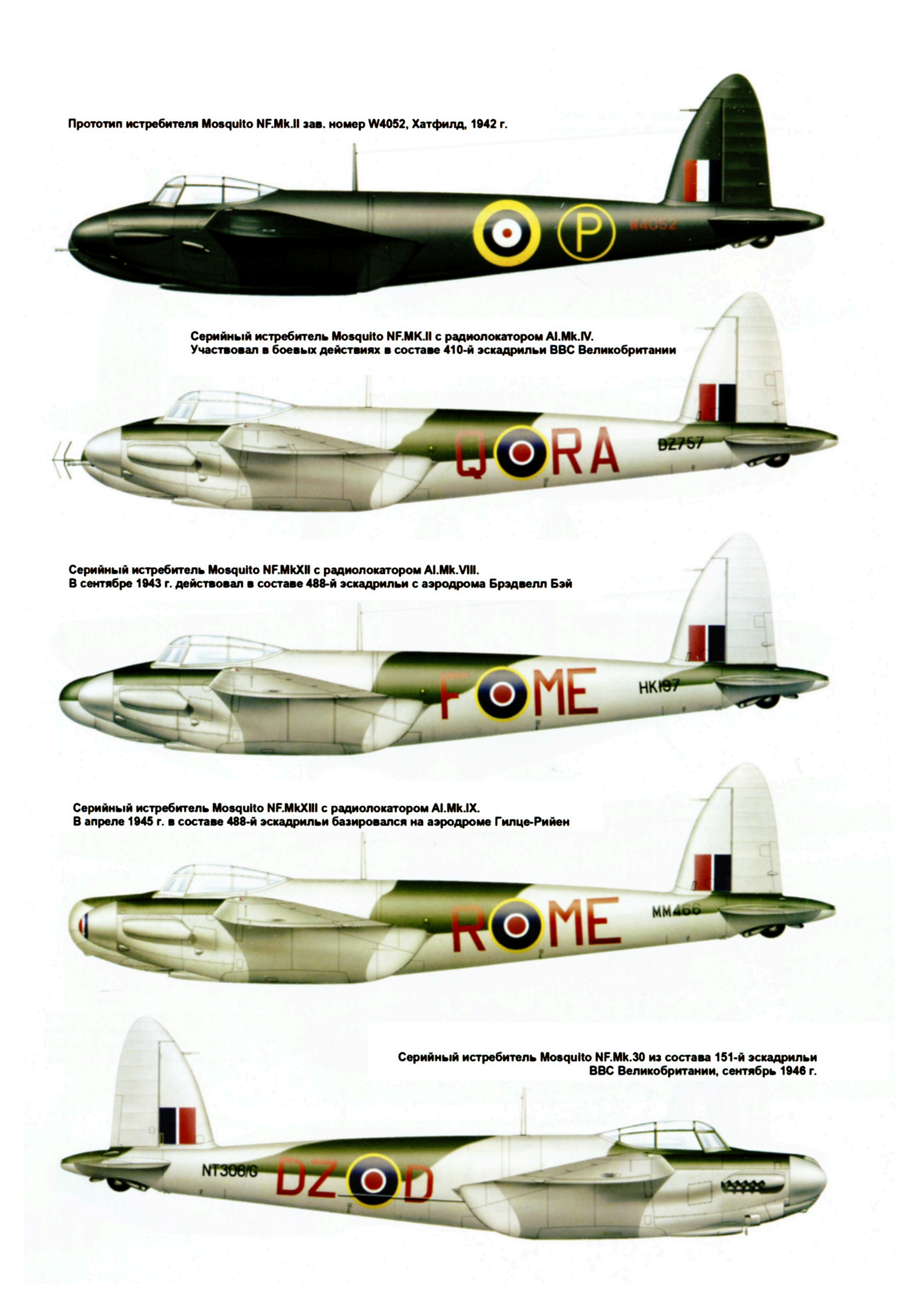
ХАРЛАМОВ 28.IV.43 г.



Прототип Mosquito зав. номер W4050 в ноябре 1940 г. был целиком окрашен в желтый цвет, что исключало недоразумения при опознавании

Бомбардировщик Mosquito B.Mk.IV (серия i), переоборудованный из разведчика. Весной 1942 г. самолет принадлежал 105-й эскадрилье ВВС Великобритании

Бомбардировщик Mosquito B.Mk.IV (серия i) с короткими мотогондолами. Летом 1942 г. самолет летал в составе 105-й эскадрильи ВВС Великобритании



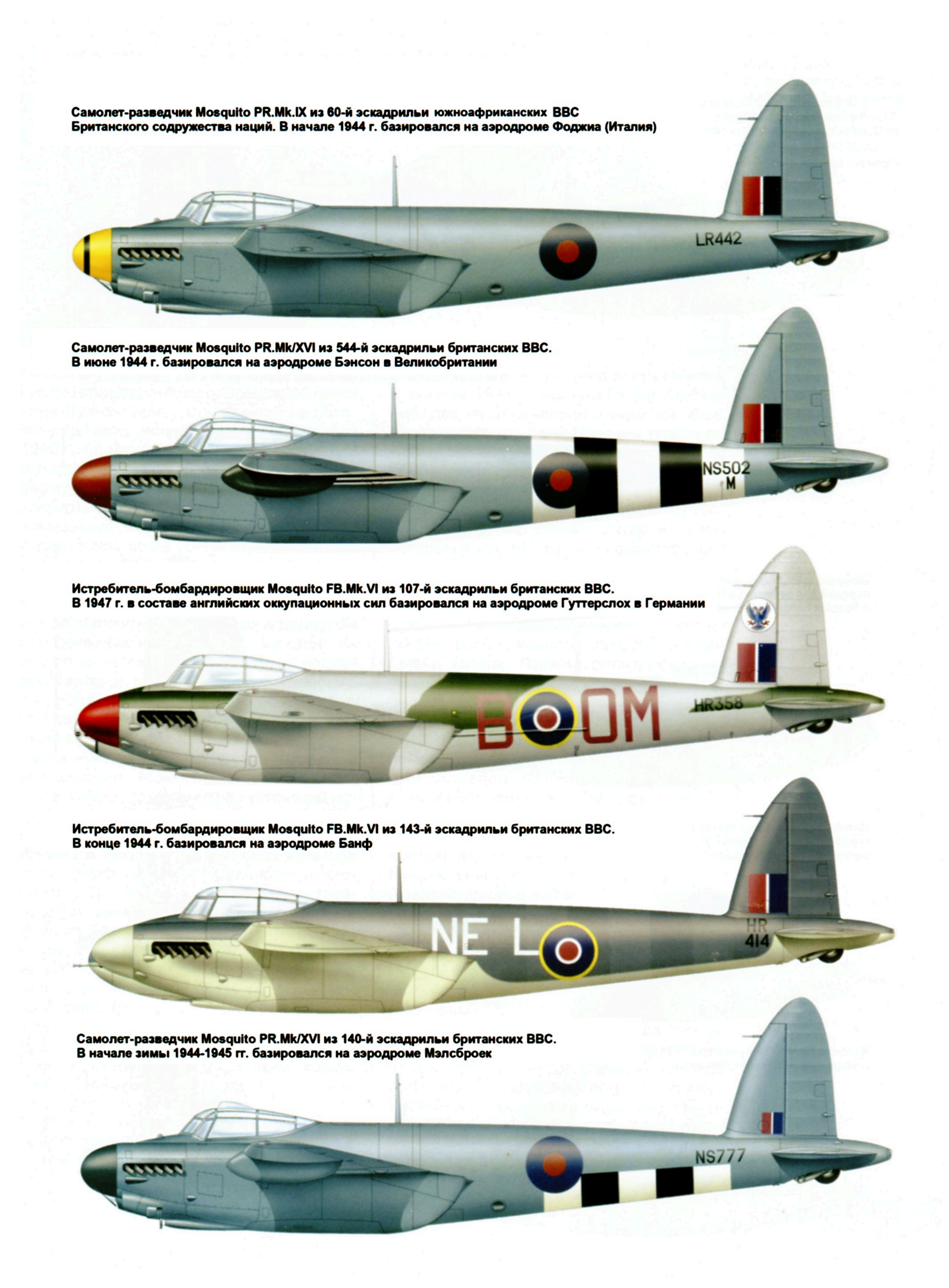
Прототип истребителя Mosquito NF.Mk.II зав. номер W4052, Хатфилд, 1942 г.

Серийный истребитель Mosquito NF.MK.II с радиолокатором AI.Mk.IV. Участвовал в боевых действиях в составе 410-й эскадрильи ВВС Великобритании

Серийный истребитель Mosquito NF.MkXII с радиолокатором AI.Mk.VIII. В сентябре 1943 г. действовал в составе 488-й эскадрильи с аэродрома Брэдвелл Бэй

Серийный истребитель Mosquito NF.MkXIII с радиолокатором AI.Mk.IX. В апреле 1945 г. в составе 488-й эскадрильи базировался на аэродроме Гилце-Рийен

Серийный истребитель Mosquito NF.Mk.30 из состава 151-й эскадрильи ВВС Великобритании, сентябрь 1946 г.



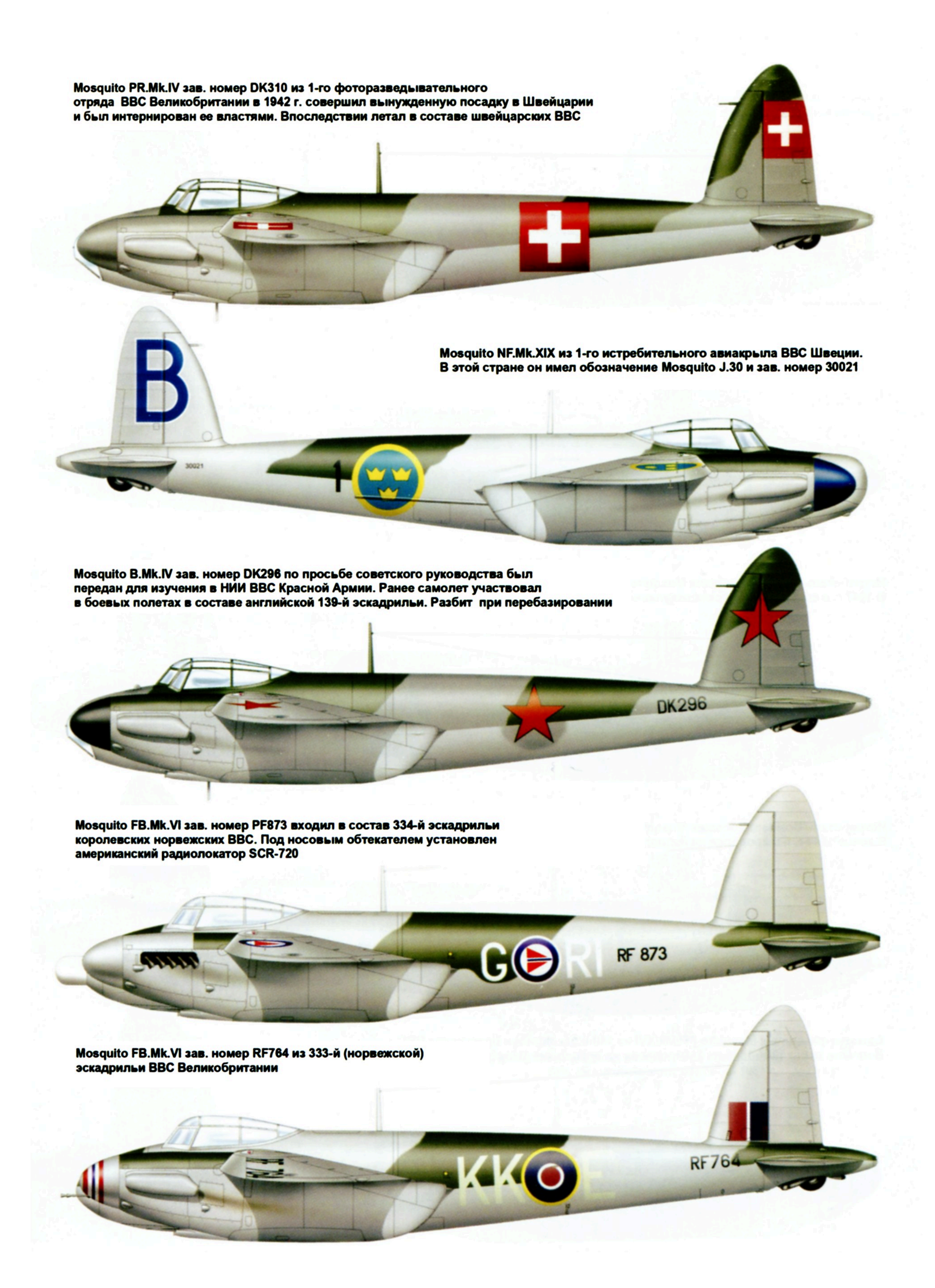
Самолет-разведчик Mosquito PR.Mk.IX из 60-й эскадрильи южноафриканских ВВС Британского содружества наций. В начале 1944 г. базировался на аэродроме Фоджиа (Италия)

Самолет-разведчик Mosquito PR.Mk/XVI из 544-й эскадрильи британских ВВС. В июне 1944 г. базировался на аэродроме Бэнсон в Великобритании

Истребитель-бомбардировщик Mosquito FB.Mk.VI из 107-й эскадрильи британских ВВС. В 1947 г. в составе английских оккупационных сил базировался на аэродроме Гуттерслох в Германии

Истребитель-бомбардировщик Mosquito FB.Mk.VI из 143-й эскадрильи британских ВВС. В конце 1944 г. базировался на аэродроме Банф

Самолет-разведчик Mosquito PR.Mk/XVI из 140-й эскадрильи британских ВВС. В начале зимы 1944-1945 гг. базировался на аэродроме Мэлсброек



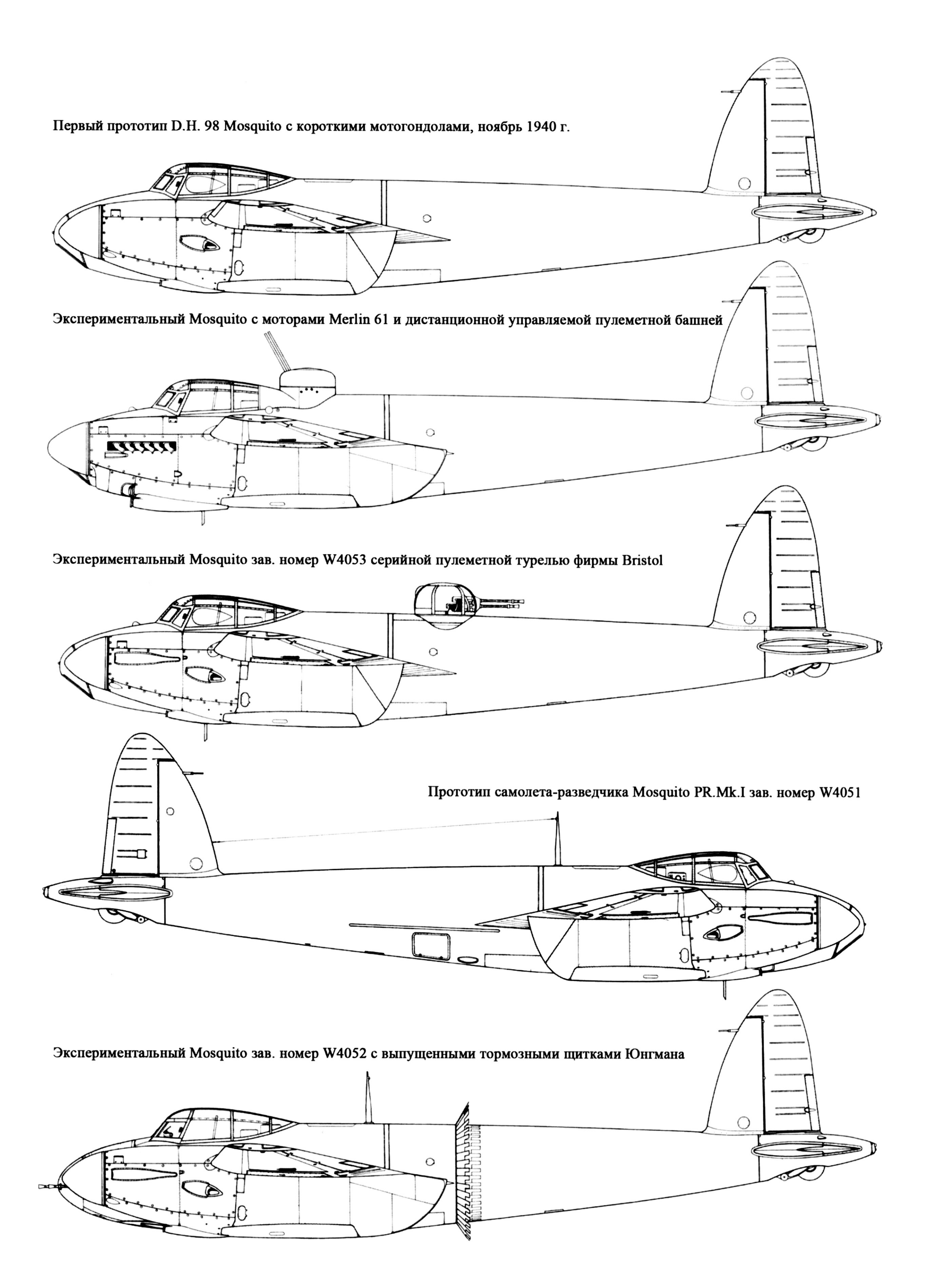
Mosquito PR.Mk.IV зав. номер DK310 из 1-го фоторазведывательного отряда ВВС Великобритании в 1942 г. совершил вынужденную посадку в Швейцарии и был интернирован ее властями. Впоследствии летал в составе швейцарских ВВС

Mosquito NF.Mk.XIX из 1-го истребительного авиакрыла ВВС Швеции. В этой стране он имел обозначение Mosquito J.30 и зав. номер 30021

Mosquito B.Mk.IV зав. номер DK296 по просьбе советского руководства был передан для изучения в НИИ ВВС Красной Армии. Ранее самолет участвовал в боевых полетах в составе английской 139-й эскадрильи. Разбит при перебазировании

Mosquito FB.Mk.VI зав. номер PF873 входил в состав 334-й эскадрильи королевских норвежских ВВС. Под носовым обтекателем установлен американский радиолокатор SCR-720

Mosquito FB.Mk.VI зав. номер RF764 из 333-й (норвежской) эскадрильи ВВС Великобритании



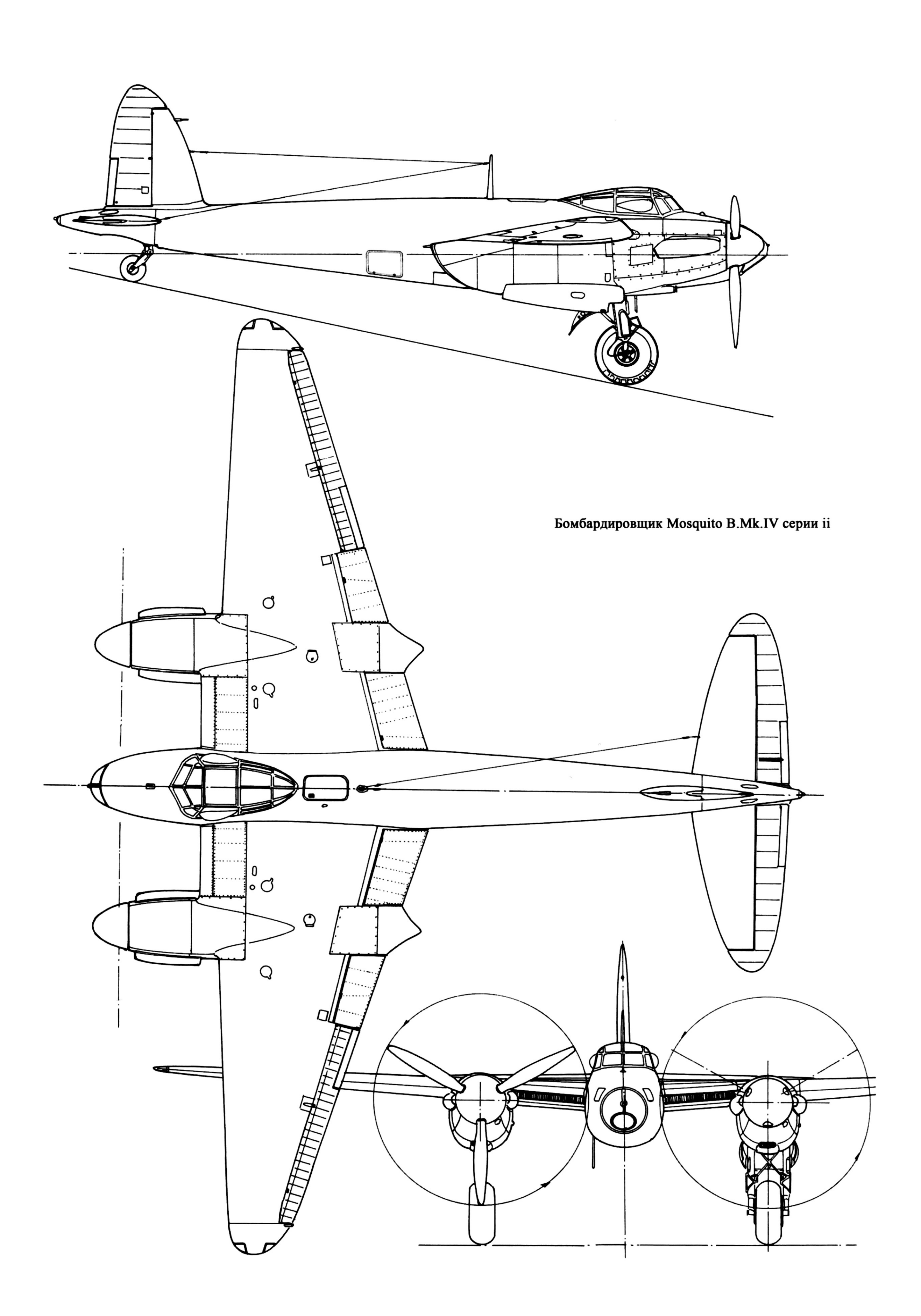
Первый прототип D.H. 98 Mosquito с короткими мотогондолами, ноябрь 1940 г.

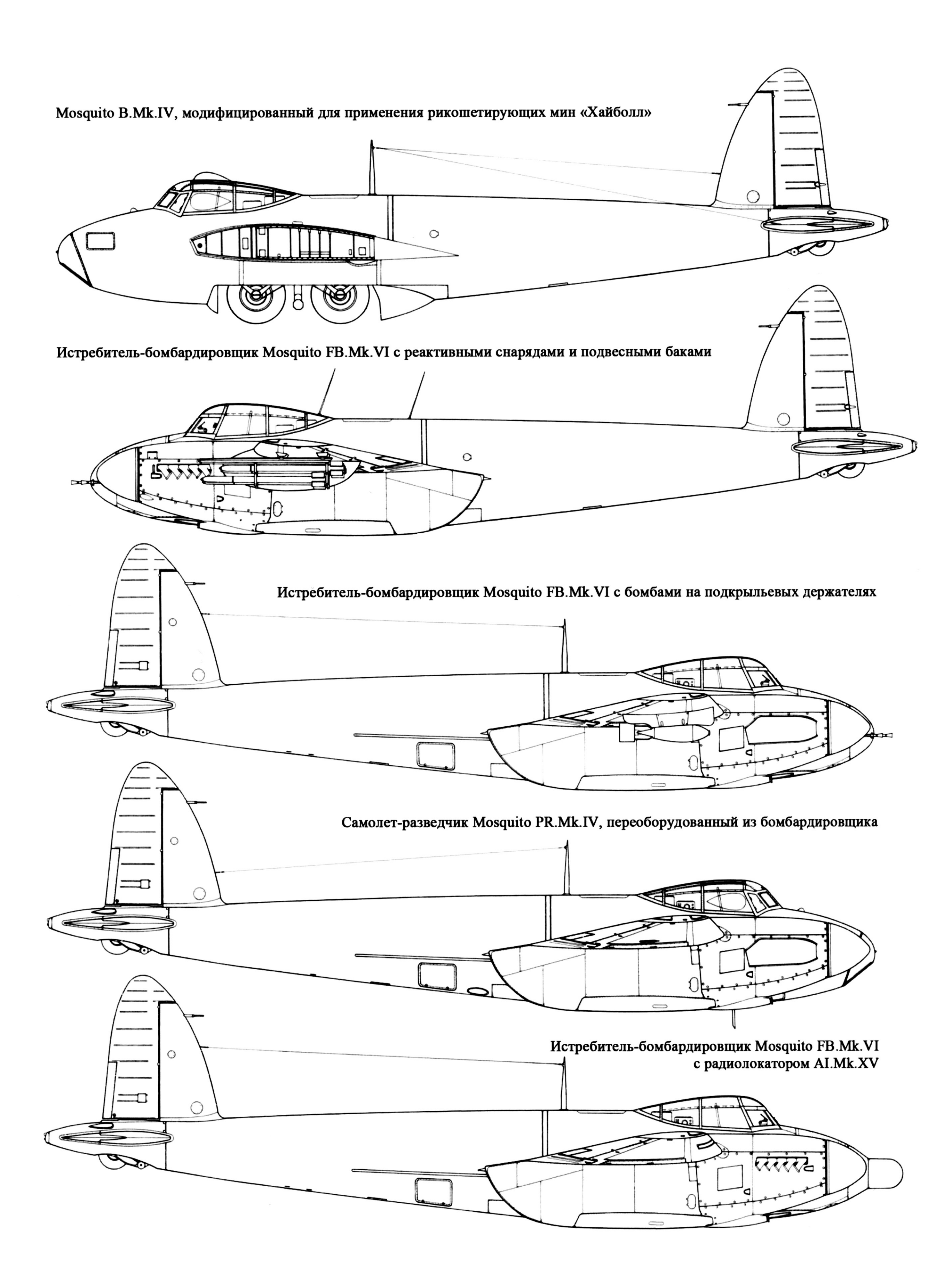
Экспериментальный Mosquito с моторами Merlin 61 и дистанционной управляемой пулеметной башней

Экспериментальный Mosquito зав. номер W4053 серийной пулеметной турелью фирмы Bristol

Прототип самолета-разведчика Mosquito PR.Mk.I зав. номер W4051

Экспериментальный Mosquito зав. номер W4052 с выпущенными тормозными щитками Юнгмана


Бомбардировщик Mosquito B.Mk.IV серии ii



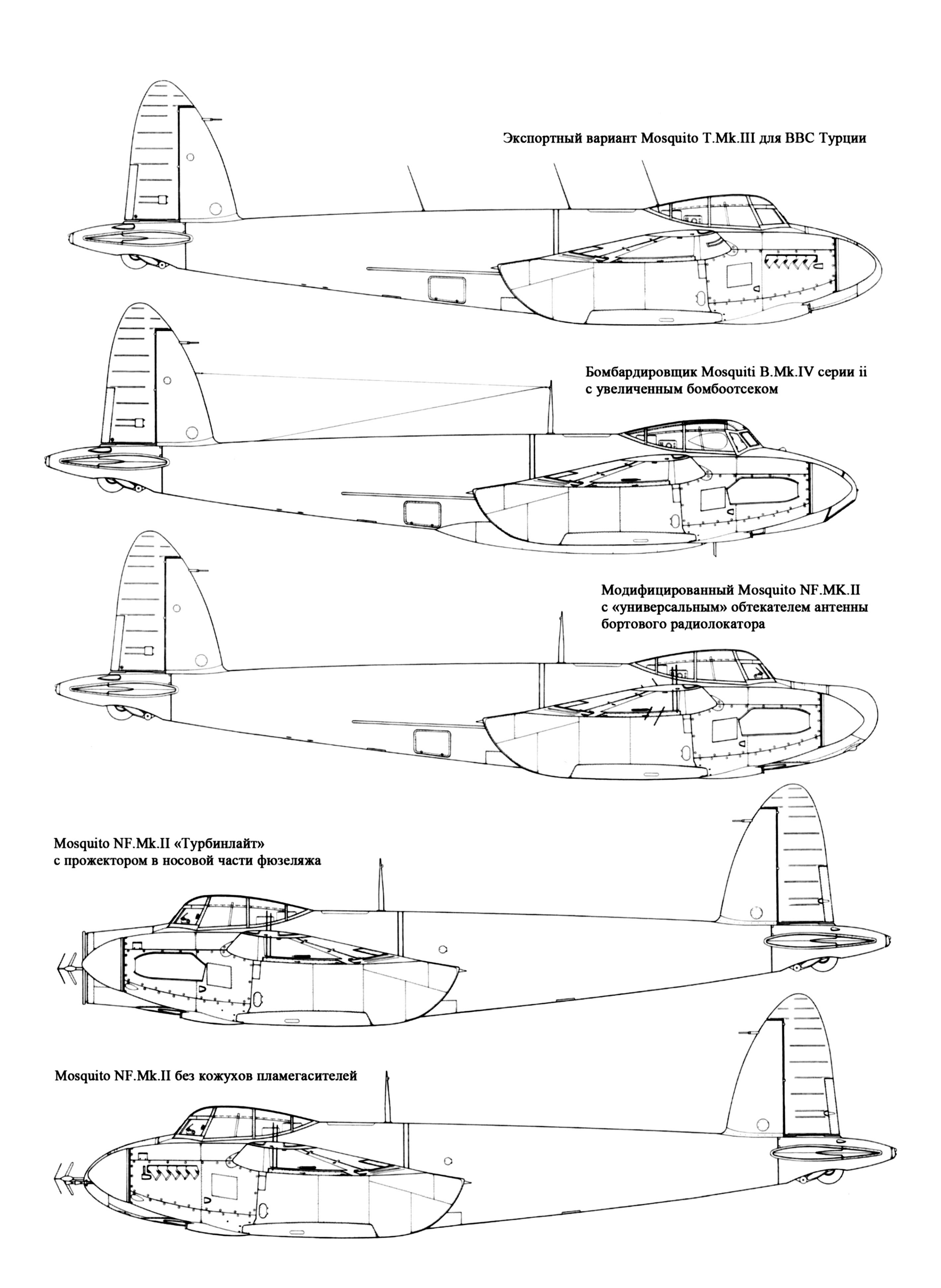
Mosquito B.Mk.IV, модифицированный для применения рикошетирующих мин «Хайболл»

Истребитель-бомбардировщик Mosquito FB.Mk.VI с реактивными снарядами и подвесными баками

Истребитель-бомбардировщик Mosquito FB.Mk.VI с бомбами на подкрыльевых держателях

Самолет-разведчик Mosquito PR.Mk.IV, переоборудованный из бомбардировщика

Истребитель-бомбардировщик Mosquito FB.Mk.VI
с радиолокатором AI.Mk.XV


Экспортный вариант Mosquito T.Mk.III для ВВС Турции
Бомбардировщик Mosquiti B.Mk.IV серии ii
с увеличенным бомбоотсеком
Модифицированный Mosquito NF.MK.II
с «универсальным» обтекателем антенны
бортового радиолокатора
Mosquito NF.Mk.II «Турбинлайт»
с прожектором в носовой части фюзеляжа
Mosquito NF.Mk.II без кожухов пламегасителей

Научно-популярное издание

ВОЙНА И МЫ. АВИАКОЛЛЕКЦИЯ

Медведь Александр Николаевич

ПРОСЛАВЛЕННЫЙ «МОСКИТО»

Деревянный авиашедевр Черчилля

Ответственный редактор *Л. Незвинская*
Художественный редактор *П. Волков*
Технический редактор *В. Кулагина*
Компьютерная верстка *Г. Ражикова*
Корректор *О. Супрун*

ООО «Издательство «Яуза».
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15.
Для корреспонденции: 123308, Москва, ул. Зорге, д. 1.
Тел.: 8 (495)745-58-23.

ООО «Издательство «Эксмо»
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел. 8 (495) 411-68-86, 8 (495) 956-39-21.
Home page: **www.eksmo.ru** E-mail: **info@eksmo.ru**

Өндіруші: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Ресей, Зорге көшесі, 1 үй.
Тел. 8 (495) 411-68-86, 8 (495) 956-39-21
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru.
Тауар белгісі: «Эксмо»
Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша
арыз-талаптарды қабылдаушының
өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қ., Домбровский көш., 3«а», литер Б, офис 1.
Тел.: 8 (727) 2 51 59 89,90,91,92, факс: 8 (727) 251 58 12 вн. 107; E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.
Сертификация туралы ақпарат сайтта: www.eksmo.ru/certification

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ
о техническом регулировании можно получить по адресу:
http://eksmo.ru/certification/

Өндірген мемлекет: Ресей
Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 03.09.2014. Формат 84×108 $^{1}/_{16}$.
Гарнитура «Прагматика». Печать офсетная. Усл. печ. л. 16,8.
Тираж 1 100 экз. Заказ 1668

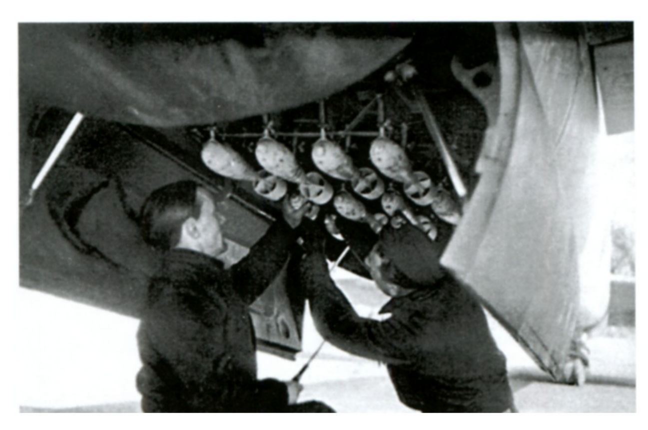
Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО "Тверской полиграфический комбинат". 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822)44-42-15
Home page - www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) - sales@tverpk.ru

ISBN 978-5-699-75364-2











Вопреки обещанию Геринга, что *«ни одна бомба не упадет на столицу Рейха»*, британские ВВС нанесли такой удар уже в августе 1940 года. И первыми бомбили Берлин не гигантские «летающие крепости», а легкие двухмоторные самолеты с «несерьезным» именем **«Москито»** (и совсем уж легкомысленным прозвищем «Мосси»), созданные вопреки основным правилам и предрассудкам.

Во-первых, этот авиашедевр был цельнодеревянным (хотя именно ставка на дерево считалась доказательством «отсталости» сталинского авиапрома!), а значит – невидимым для радаров. Во-вторых, полностью лишенный оборонительного вооружения «Москито» уверенно прорывал немецкую ПВО даже без истребительного прикрытия, собственным примером доказав, что лучшей защитой от вражеских перехватчиков является превосходство в скорости и маневренности. В-третьих, не было на фронте более универсального и многофункционального самолета, поистине «мастера на все руки», – **De Havilland Mosquito** успешно воевал не только в качестве дальнего скоростного бомбардировщика, но и как разведчик, целеуказатель, истребитель-бомбардировщик, ночной истребитель, перехватчик самолетов-снарядов, торпедоносец, палубный штурмовик, минный постановщик, носитель спецоружия. Правду говорят, что *«у "Мосси" был лишь один недостаток – их постоянно не хватало. Что ж, настоящие шедевры всегда остродефицитны...»*

В новой книге ведущего историка авиации вы найдете исчерпывающую информацию о создании и боевом применении одного из лучших самолетов Второй Мировой – легендарного «Москито».

ISBN 978-5-699-75364-2





